

РИК ВЭГОНИР: СМЕНИТЬ «ДЭУ» НА «ШЕВРОЛЕ» ПРИДУМАЛ Я! с.174
№11 (905) НОЯБРЬ 2006
Обзор отличный!
За рулем
MERCEDES-BENZ E-KLASSE
VOLVO S80
HONDA LEGEND
CITROËN C6
ТЕСТ За рулем
с. 38
ЧЕТЫРЕ ВЗГЛЯДА НА БИЗНЕС
СТАТИСТИКА ПАРК ВСЕЙ РОССИИ 182
ЭКСПЕРТИЗА ЗИМНИЕ МАСЛА 210
ТЕХНИКА ВАЗ СТРОИТ С-КЛАСС 242
БЕЗОПАСНОСТЬ КРЕСЛА ДЛЯ МАЛЫШЕЙ 298
АВТОСАЛОН ХОЧУ ПОЛНЫЙ ПРИВОД 366
FORD FOCUS CC
ПОЗДНИЙ РЕБЕНОК
с. 98
ISSN 0321-4249
06011
9 770321 424007

СОДЕРЖАНИЕ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ» №11 – 2006



НА ЧЕЙ ВКУС «КАЛИНА»? 122



24



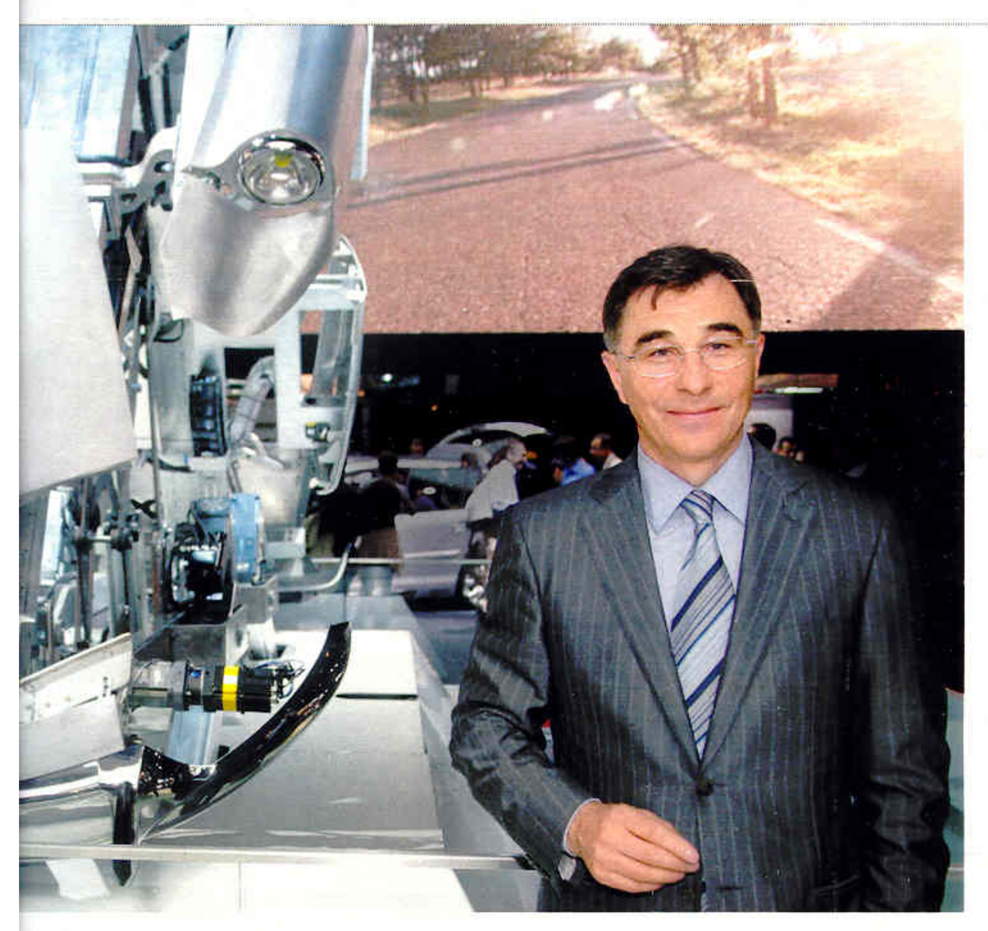
50



270



298



НАЗАД В БУДУЩЕЕ

«Назад в будущее» – хорошо помню одноименный фильм Спилберга с машиной времени. Ее роль исполнял серийный автомобиль DMC-12 с кузовом из нержавеющей стали (!), изготовленный фирмой «Де Лориан» – имени хозяина. Той фирмы давно нет.

Сегодня изменилось многое – похожие, как близнецы, телесериалы стали такой же нормой, как и безликие автомобили на дорогах. Завершившийся недавно Парижский автосалон еще раз показал: оригинальные, рассчитанные на долгую жизнь автомобили – невыгодны, а «поддерживать» национальный колорит хлопотно. Придумано в Корее, додумано в Европе, доведено в Китае, будут собирать в России – вот типичная «родословная» одного из современных образцов.

Даже французы, всегда обожавшие все французское, все чаще поглядывают на азиатские авто, соблазняясь ценой. Но для «Рено», например, падение продаж в Западной Европе, может, и не сигнал тревоги. Теперь эта компания успешно обслуживает весь остальной мир. А то ли еще будет. В Париже было объявлено о намерениях «Рено-Ниссан» вступить в альянс с «Дженерал моторс». А не получится с «Джи-Эм» – можно попробовать договориться с «Фордом». Трудно даже себе представить, как подобный «евро-японо-американский» союз способен повлиять на новую ступень цивилизации в мире автомобилей. Возможно, другого пути сейчас просто нет.

И все же больно смотреть, как на наших глазах гибнут марки с громкими именами и действительно необычными конструкциями. На том же Парижском автосалоне фирмы, отличающиеся самобытностью и сражающиеся за неповторимость своей марки, можно было пересчитать по пальцам. Остальных, по большому счету, одолела уравниловка. А для меня «безликий» означает «бездушный».

Было бы прекрасно, если бы стандартизация и унификация не заслоняли индивидуальность творца, способного создать из общего набора исходных материалов то, на что с завистью будут смотреть и потомки – будь то «Ситроен-DS» или «Джоконда». Надеюсь, Европа обязательно придет к этому, минуя период автомобильной глобализации, который в России пока даже не начинался. Нам только предстоит избавиться от прежних, по-своему «уникальных» автомобилей, чтобы на новом уровне освоить производство действительно самобытной, яркой техники. Работа впереди огромная.

Кризисное состояние именитых лидеров – свидетельство того, что лишь малая часть производителей получает сегодня прибыль от продажи автомобилей. Одни «оптимизируют» процессы и затраты до тех пор, пока на свет не появляется модель с шармом паркометра и сомнительного качества. Другие добавляют все новые «навороты», сужая круг покупателей. Одни продолжают верить во «всемирный автомобиль», другие настолько увлеклись разработкой «моделей для узкого круга», что не могут найти ни выгодного объема производства, ни реальных цен. Результат во всех случаях один: «битвы скидок», сбивающие с толку потребителя и опустошающие кассы предприятий. А в конечном итоге – так называемая реструктуризация или, другими словами, увольнение персонала и исчезновение марок с давними традициями.

Уровень техники, эмоциональность и удовольствие от вождения, вообще отношение к автомобилю в целом – это феномен культуры, а культура немыслима без национального окраса. Различна и покупательная способность потребителей. Поэтому мы приветствуем автомобили, несущие традиции и неповторимость марки, пробуждающие эмоции, демонстрируя при этом разумный уровень технического развития и национальный колорит – тот, что нельзя ни отобрать, ни перенять. Как нельзя отнять аромат у бульваров Парижа, в который всегда хочется возвращаться. Да, кстати, цеха фабрики «Де Лориан» под Белфастом до сих пор пустуют, как, впрочем, и нашего «Москвича».

А вам, уважаемые читатели, хотелось бы увидеть у нас в России технически совершенные автомобили с душой «Лады», «Москвича» или «Волги»? Напишите мне с пометкой «Диалог».

П. МЕНЬШИХ

Отчет о конференции главного редактора читайте на с. 318.



УНИВЕРСАЛЬНАЯ ПРЕМЬЕРА

Представляем читателю предсерийную версию популярнейшего «Форда-Мондео».

«Фордовцы» сделали в Париже нетипичный ход: выкатили на подиум универсал «Мондео» следующего поколения и заявили: это «почти окончательный вариант» новинки, ожидать которую в салонах следует будущей весной. Впрочем, их можно понять: новинки на европейском рынке нужны нынче концерну как воздух – ведь продажи в США идут ни шатко ни валко и нельзя допустить, чтобы они «просели» в Старом Свете.

Говорит президент европейского отделения «Форда» Джон Флеминг: «Более 4 миллионов автовладельцев ждут от нас чего-то особенного – этой, полностью новой моделью мы намерены оправдать их ожидания». Помните фурор, который в свое время произвела находка дизайнеров для «Фокуса» – стиль «новая грань»? Будущая линейка «Мондео» выполнена в духе так называемого кинетического дизайна. Он включает динамичный силуэт, наполненные поверхности, сильные «плечи», поднимающуюся поясную линию, особенно в зоне последнего окна от третьей стойки. Но ключевой элемент нового стиля – характерная передняя часть со сглаженными углами и приподнятым посередине капотом. При взгляде сверху отчетливо видны три горизонтальные плосткости.





FORD MONDEO

- **Двигатель** – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 5x20x2522 см^3; мощность – 162 кВт/220* л.с. при 5000 об/мин; максимальный крутящий момент – 320 Н·м при 1500–4800 об/мин.
- **Трансмиссия** – переднеприводная.
- **Кузов** – 5–7-местный 5-дверный.

* *Эти данные предварительные, их уточнят и обнародуют остальные параметры уже в 2007 г.*

Внутри тоже немало изменений. Рычаг коробки передач поднят, что улучшило эргономику, на приборной панели целых два цветных монитора: между циферблатами и на центральной консоли. Управлять новейшей электроникой можно с помощью кнопок на баранке, не бросая руля.

Все это, конечно, здорово, но как новый «Мондео» будет ездить? Жизнь вдохнут обновленные двигатели, которые уже успели себя зарекомендовать в других моделях. Это бензиновые моторы Duratec 2,5 или 1,6 л, а также дизельные Duratorc TDCi объемом 2,0 и 1,8 л. Последний обещает «невиданную экономичность», но пока это лишь слова из предварительного пресс-релиза.



СЧЕТ ПО ОСЕНИ

Российский автопром буквально на глазах прирастает новыми предприятиями. В начале октября в Набережных Челнах, куда по этому случаю прибыл министр промышленности и энергетики Виктор Христенко, «Северсталь-Авто» торжественно открыл промышленное производство вседорожников «Саньён-Рекстон». Их собирают по мелкоузловой технологии СКД из корейских деталей на заводе малолитражных автомобилей ЗМА. В подготовку производства, рассчитанного на выпуск 10 тыс. машин, вложено 70 млн. долларов. Вслед за «Рекстоном» уже в этом году начнется сборка «Саньёна-Кайрон» (по проекту – 15 тыс. штук), а в следующем – настанет черед третьего вседорожника «Саньён-Актион» (5 тысяч). На ЗМА полным ходом идет монтаж оборудования для выпуска двух моделей ФИАТа – «Албеа» и «Добло». Первая партия ожидается в конце года, а общий тираж должен достичь 60 тысяч, причем уже в будущем году «Северсталь-Авто» соберет 24 тысячи автомобилей «Албеа». Список российских иномарок пополняется.

«ТАГАНКИ» БОЛЬШЕ НЕТ!

Всего через несколько недель после того, как Группа «Амтел-Фредештайн» объявила о намерении приобрести Московский шинный завод (МШЗ-М), здесь уже начался выпуск шин марки Amtel. При этом производство шин «Таганка» приостановлено. Закрыв на предприятии цех резиновой смеси, Группа сразу же улучшила экологическую безопасность производства. Ожидается, что расчетная мощность МШЗ-М составит 2,2–2,5 млн. шин в год. «Я горжусь тем, как быстро наша команда смогла наладить работу предприятия для удовлетворения высокого спроса на шины Amtel класса high performance в России», – отметил генеральный директор Группы Алексей Гурин. Формально сделка по приобретению МШЗ-М будет завершена к концу 2006 года.



«ЛОГАН» ХОРОШЕЕТ

Правда, речь пока не о «Рено», а о «Дачии». При сохранившейся цене 7200 евро ей несколько изменили внешность и оборудование салона. Речь, прежде всего, о новых фарах и задних фонарях и спойлере. Седан отныне оснащают механизмом открывания багажника изнутри салона, ресивером с MP3-плеером, алюминированными дефлекторами вентиляции и ручками дверей, а еще перчаточником справа. Межсервисные интервалы увеличены до 30 000 км пробега. А главное – «Дачия-Логан Престиж» может похвастаться двигателем от «Рено-Меган», развивающим 105 л.с. при рабочем объеме 1,6 л. С ним автомобиль разгоняется до сотни за 10,2 с и усмиряет свою прыть лишь после 183 км/ч.



КОРОТКО

■ На АВТОВАЗе – новый этап реорганизации: функции единоличного исполнительного органа переданы управляющей компании – ООО «Корпоративный центр АВТОВАЗ». Теперь общество будет называться «Группа АВТОВАЗ». В состав совета директоров избран генеральный директор «Рособоронэкспорта» Сергей Чемезов.

■ В рейтинге самых продаваемых и популярных автомобилей мира, опубликованном во всемирной интернет-энциклопедии Wikipedia, наша «Лада» стоит в первой десятке. Сегодня эти машины АВТОВАЗ экспортирует в 29 стран дальнего зарубежья и 11 стран СНГ.

■ Компания «Форд» выпустила первый гибридный полноприводный автомобиль «Меркьюри Маринер» в президентском исполнении. Кроме необычного силового агрегата чету Клинтон (а именно она получила это авто) должна радовать экономичность. Аппетит этой громадины 7,3 л/100 км.



■ Как сообщил шеф «Фольксвагена» Бернд Пишетсридер, на заводе под Калугой с 2009 года должно начаться производство седана на платформе «Поло». Цена базовой версии не превысит 7500 евро.

■ По сообщению чешской газеты «Млада фронта днес», фирма «Шкода» к 2015 году удвоит производство своих автомобилей и выйдет на уровень не менее миллиона машин в год. Около сотни тысяч из них будут собирать в Китае.



ТЕПЕРЬ НЕ ПЕРЕПУТАЕШЬ

БМВ-Х5 стал агрессивнее и напористее младшего брата.

После выхода первого поколения вседорожников БМВ многие упрекали баварцев в том, что Х3 и Х5 слишком похожи, будто масштабные копии. Преемник старшей модели приобрел ярко выраженную внешнюю напористость, даже агрессию. А еще Х5 немного подрос – кузов увеличился на 190 мм в длину и на 60 в ширину, при этом почти без набора веса. В салоне теперь можно расположить три ряда сидений.

Как и положено современному вседорожнику БМВ, Х5 под завязку наполнен фирменными технологиями: постоянный полный привод xDrive, активное рулевое управление, а также система AdaptiveDrive, которая минимизирует крены кузова и автоматически подстраивает характеристики амортизаторов под условия движения. Впервые в классе использован принцип проекции данных на стекло, а также «безопасные» шины, на которых в случае прокола можно продолжить путь со скоростью до 80 км/ч – до ближайшего шиномонтажа.

Для новинки предлагают на выбор три мотора – 6-цилиндровый дизель объемом 3 л или один из двух бензиновых: рядный 3-литровый о шести цилиндрах или с V-образной «восьмеркой». Экономичная дизельная модификация интересна новейшими пьезоэлектрическими форсунками и системой «коммон рейл» третьего поколения, но в России, скорее всего, спросом будет пользоваться могучий 8-цилиндровый бензиновый мотор V8 объемом 4,8 л. Могучий – не обязательно прожорливый, аппетит 355-сильного богатыря довольно умеренный.

BMW X5 4.8i

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8x32x4799 см³; мощность – 261 кВт/355 л.с., максимальный крутящий момент – 475 Н·м.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 7-местный 5-дверный; габарит (длина x ширина) – 4854x1933 мм. Шины – 255/55R18.
- Максимальная скорость – 240 км/ч; время разгона до 100 км/ч – 6,5 с; расход топлива в смешанном цикле – 12,5 л /100 км.

ПРОРЫВ «ТЕСЛЫ»



В течение первых трех недель с начала производства в США распроданы 100 электромобилей «Тесла-Родстер» по 100 тысяч долларов каждый. Изготовитель – калифорнийская фирма «Тесла моторс», а ее детище – настоящий прорыв. Болид с электродвигателем в 248 л. с. и запасом хода 400 км разгоняется до 100 км/ч всего за 4,2 с и может нестись дальше со скоростью до 220 км/ч! Энергия для этого хранится в литий-ионных аккумуляторах – таких же, как в обычных мобильных телефонах или ноутбуках. «Батареек» таких потребовалось… 6831 штука!

КОРОТКО

- До конца 2006 года АВТОВАЗ планирует изготовить первую товарную партию «Приоры». Три автомобиля из уже собранной установочной серии предназначены для испытаний в научно-техническом центре.

- «Даймлер-Крайслер» испытывает в окрестностях Штутгарта 60-тонные автопоезда. Нагрузка на каждую из восьми осей в нем на 2 тонны меньше, чем у обычного 40-тонного состава. Длина поезда – 22,25 м. Применение таких грузовиков позволяет заметно сократить загруженность дорожной сети.



- «Лада-Калина» появилась на немецком рынке по цене от 7990 евро в весьма дефицитной базовой комплектации. Более распространенная (окрашенная «металликом») русская ягода стоит здесь на 250 евро дороже.

- Китайская ассоциация автопроизводителей объявила, что за первое полугодие 2006 года в стране собрано 4,64 миллиона автомобилей – на 25,4% больше, чем в прошлом году.

- Стоило лишь забрезжить первым прибылям, как ФИАТ поспешил выкупить у миланского банка 29% акций «Феррари» за 800 млн. евро. Это лишь начало: руководство ФИАТа намерено вернуть все 90%. Оставшиеся 10% принадлежат сыну основателя фирмы Пьеро Феррари.



ЦВЕТОК ДЛЯ ЕВРОПЫ

«Лотос» вырастил автомобиль с европейскими корнями.

«Лотос-Европа S» – такое недвусмысленное название выбрали англичане для нового купе в классе GT – «Гран Туризмо». Создатели уверены, что машина готова поспорить с конкурентами из Германии за кошелек европейских покупателей.

Концептуально «Европа S» выполнена в том же ключе, что и остальные модели фирмы. Немного легкомысленная внешность, среднемоторная компоновка, малолитражный турбомотор и, конечно же, как можно более строгая «диета» – снаряженная масса не превышает тонны! Однако пытливый взгляд заметит детали, нехарактерные для «лотосов» прошлых лет, купе не требует от водителя гуттаперчивости при входе-выходе: пороги стали ниже, дверной проем увеличен. Отделка салона кожей и наличие спутниковой навигации выгодно отличает «Европу S», например, от аскетичного «Элиза». Трогательное внимание к покупателю – фирменные салонные коврики в штатной комплектации. Для вышеупомянутого «Элиза» это уже элемент роскоши.

Что касается технической начинки, то новый «Лотос» мало отличается от собратьев по марке. Проверенный временем рецепт: азартный мотор, шестиступенчатая коробка передач и двухрычажная подвеска всех колес. Все это удовольствие британские «цветоводы» предлагают за 33 000 фунтов стерлингов (около $63 000).

LOTUS EUROPA S

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1998 см^3; мощность – 147 кВт/197 л.с. при 5400 об/мин; максимальный крутящий момент – 272 Н·м при 5000 об/мин.
- Трансмиссия – заднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 2-местный 3-дверный; база – 2330 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 3900x1850x1120 мм; снаряженная масса – 995 кг. Шины (перед. и зад.) – 175/55R17 и 225/45R17.
- Максимальная скорость – 230 км/ч; время разгона до 100 км/ч – 5,8 с; расход топлива в городском/загородном циклах – 12,7/7,3 л/100 км.

ВЕНСКИЙ «БИОДИЗЕЛЬ»

В Вене открыт крупнейший в Европе завод по переработке рапсового масла в дизельное топливо «биодизель». Предприятие стоимостью 30 млн. евро и мощностью 95 000 тонн построено за год. Тридцать его работников обеспечат 30% всей потребности Австрии в таком топливе. Установка работает без отходов.



ТОЧКИ НАД «i»

Малютка «Мицубиси i» удостоена золотого приза «Гуд Дизайн». Его присуждает компетентное жюри под эгидой Министерства экономики, торговли и промышленности Японии вот уже в 50-й раз. Новинка, появившаяся на местном рынке в начале года, и в самом деле весьма симпатична, но пока незнакома европейским потребителям.

КОРОТКО

- Китайцам не удалось приоб рести у БМВ права на бренд «Ровер» – он, в соответствии правом преимущественной покупки, достался «Форду», к торый владеет маркой «Ленд Ровер» с 2000 года. Теперь ав томобили китайской сборки, известные ранее как «Ровер-75», появятся в Европе под ка ким-нибудь другим именем.
- Датская фирма «Роудрейзер» станет первым произво дителем легковых авто на по луострове. Ее родстер масс всего 300 кг и дорожным пр светом 75 мм оснащен двига телем «Хаябуса» в 175 л.с. и разгоняется до сотни за… 3 Уже названа и цена – около 70 000 долларов.



- Химический концерн «Дегу са» разработал новый сорт си лана Si363, добавление которого в резиновую смесь снижает сопротивление качению покрышки более чем на 10%! Экономия топлива при этом с 3 до 8%. Si363 – уже третий вид наполнителя после доисторической сажи и нынешней кремниевой кислоты, не вступающих, в отличие от силана, в соединение с каучуко
- Департамент по безопасно сти дорожного движения СШ (NHTSA) обязал с сентября будущего года оснащать электронной системой стабилиза ции ESP или ей подобной все автомобили полной массой д 2250 кг. А еще через четыре и более тяжелые машины. Анализ причин аварий на аме риканских дорогах показал, что эта мера позволит сократить количество жертв ДТП с 40 тысяч до 5–10 тысяч в год.

ОШИБКИ НАЛОГОВИКОВ

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области в первой инстанции признал необоснованными требования Федеральной налоговой службы РФ к «Форд Мотор Компани» об уплате 139 миллионов рублей налогов за 2004 год. Компания выигрывает уже в третий раз: в прошлом году она успешно оспорила претензии за 2001–2003 годы.



LANCIA YPSILON

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1368 см³; мощность – 70 кВт/95 л.с. при 5800 об/мин; максимальный крутящий момент – 128 Н·м при 4500 об/мин.
  Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 3-дверный; база – 2388 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 3810x1704x1530 мм; объем багажника – 215/290 л; снаряженная масса – 980 кг. Шины – 185/65R14.
- Максимальная скорость – 175 км/ч; разгон до 100 км/ч – 10,9 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 6,6 л/100 км.

ПОСЛЕДНЯЯ ВЕРСИЯ ПРЕДПОСЛЕДНЕЙ БУКВЫ

Премьера новой «Лянчи-Ипсилон» прошла на… 63-м кинофестивале в Венеции.

Этот автомобиль официально не продавался в России, видимо, только лишь потому, что мы не привыкли платить дорого за маленькую машину. Но почему так делают европейцы? Дело в том, что хотя «Ипсилон» и предпоследняя буква латинского алфавита, но автомобиль «Лянча-Ипсилон» – это последний писк автомобильной моды. В том смысле, что его отличает дизайн ведущих автокутюрье и наличие технических изюминок, обычно доступных лишь в классах на пару ступеней выше! Отделка, разумеется, тоже на уровне, не зря версии называются «Аргентум», «Оро Бьянко» (белое золото), «Оро Джалло» (желтое золото) и, наконец, «Платино».

Что появилось внутри? Двухзонная климатическая установка способна автоматически перекрывать доступ наружного воздуха при его ненадлежащем качестве и создавать разность температур воздуха между правой и левой половинами салона до 7°С; секвентальная полуавтоматическая коробка передач DFN; оригинальная мультимедийная система Blue&Me, разработанная совместно с «Майкрософт». Конечно, управлять персональным компьютером с операционной системой Windows Mobile на ходу – смертельный номер, но в «Лянче» для этого не нужно отрываться от баранки: машина понимает голосовые команды.

Как и у всякого порядочного компьютера, разъемы USB позволяют подключить почти любую периферию… Но стоп – что, собственно, мы описываем, автомобиль или ЭВМ?

Важнее, наверное, системы безопасности, среди которых есть и ESP, и преднатяжители, и подушки по кругу. И правильно – седоки дорогого автомобильчика, разгоняющегося до 175 км/ч, требуют особой защиты.

ЕЩЕ ОДИН «ХЮМЕР»

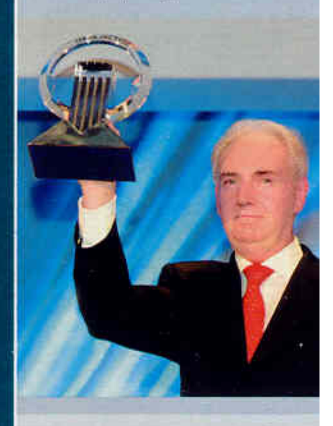
На московской выставке катеров «Марин-Салон» компания «Хюмер» представила новый «Вэн 522». Он построен на переднеприводном шасси «Форда-Транзит 350М» и оснащен экономичным турбодизелем 2,2 TDCI мощностью 110 или 130 л. с. В жилом отсеке автокемпера три спальных места, стол, кухня, душ, туалет. В корме – отсек для пары велосипедов или скутера. Специальная версия для России адаптирована к низким температурам и плохим дорогам. Цена новинки – 63,9 тыс. евро (80 тыс. долл.).



«Хюмер-Вэн 522» на шасси обновленного «Форда-Транзит 350М».

КОРОТКО

- Новый «Форд-Транзит» удостоен звания «Всемирный вэн 2007 года». Эту премию присуждают автожурналисты 19 европейских стран. Приз на церемонии в Ганновере получил президент европейского отделения фирмы Джон Флеминг.



- Американское агентство по защите окружающей среды (EPA) объявило войну саже – компоненту автомобильного выхлопа. Ее предельное содержание в воздухе планируют уменьшить с 65 до 35 мкг на 1 м³ при 24-часовом измерении. Нормы ее средней концентрации остаются прежними – 15 мкг на 1 м³ воздуха за сутки.

- На автомобилях семейства «Лада-Калина» появились новые элементы передней подвески – изогнутые по продольной оси пружины бочкообразной формы. Благодаря такой форме улучшаются плавность хода автомобиля и его управляемость. К тому же выросла долговечность самих пружин, а масса уменьшилась.

- ФИАТ планирует в ближайшем будущем предложить свой бюджетный автомобиль стоимостью 7000 евро. Работа над ним будет идти совместно с индийской «Тата Моторс», на площадях которой организуют сборку новинки. О сроках ее появления на европейских рынках пока не сообщается.



В СТИЛЕ МИНИ

Малютка «Дайхатсу-Тревис» напоминает самый первый английский «Мини».

Этот автомобиль уже известен в Японии, а теперь выходит и на европейские рынки. Логотип «Дайхатсу» уже успели подзабыть в Старом Свете, где довольно вяло официально продают «Куоре» и праворульный родстер «Копен». И вот – будто пришедший из 60-х «Тревис» длиной меньше трех с половиной метров, имеющий тем не менее пять дверей. Широко открытый «рот» намекает на серьезный силовой агрегат, но это – обман. Там всего три цилиндра и меньше литра рабочего объема. Зато кто еще способен развернуться на улочке шириной 8,8 метра? А бензин? «Тревису» на сотню не нужно и пяти литров!

За автомобильчик просят от 10 000 евро в версии «Джуниор». При этом в машине массой много меньше тонны предусмотрен усилитель рулевого управления. Еще тысяча – и в «Тревисе» появятся радио, кондиционер, ABS и пара подушек. Две – приплюсуйте коробку-«автомат».

Подходит ли «Тревис» для активной городской жизни? Ну, если вам хватит полторы сотни километров в час с разгоном до первой трехзначной отметки за 12 с – вполне! Но вот сделать закупки на неделю можно, пожалуй, только вдвоем: иначе багажник окажется маловат.

DAIHATSU TREVIS

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 3x12x989 см^3; мощность – 43 кВт/58 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 91 Н·м при 4000 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2375 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 3400x1475x1500 мм; объем багажника – 167/420 л; снаряженная масса – 790 кг. Шины – 155/65R14.
- Максимальная скорость – 160 км/ч; разгон до 100 км/ч – 12,2 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 4,8 л/100 км.

144 ФАЛЬСИФИКАЦИИ

Среди экспонатов выставки «Автомеханика», прошедшей во Франкфурте, таможня выявила 144 фальсифицированных изделия. В числе подделок были такие важные для безопасности узлы, как редукторы рулевого управления, тормозные колодки, фары, колесные диски… Больше всего пострадали от фальсификаторов «Фольксваген», «Ауди», «Джи-Эм», «Даймлер-Крайслер», «Хонда» и «Форд». Пиратские изделия арестованы и их авторов ждут долгие судебные разбирательства.



«ОЛТРЕ» ГОТОВ К БОЮ

Новый армейский вседорожник «ФИАТ-Олтре» будет защищать Англию от нападения вероятного противника. Итальянцы выиграли тендер на поставку британцам FLCV (Future Command & Liaison Vehicle – командно-связной автомобиль будущего). Он оснащен 3-литровым турбодизелем мощностью 185 л. с. и 6-ступенчатой автоматической коробкой передач. При массе свыше семи тонн «Олтре» развивает более 110 км/ч, берет на борт 3000 кг груза, преодолевает подъемы крутизной до 80% и брод глубиной 1,5 м.

КОРОТКО

- В показанном на Парижско[м] салоне концепте «Шкода-Джойстер» наиболее интерес[ной] оказалась конструкция третьей двери: легким движением руки ее погрузочная площадка превращается в удобный диванчик для отдых[а] на свежем воздухе!



- Директор по дизайну «Пининфарины» Кена Окуяма освобожден от должности за… многочисленные работы, выполненные им на стороне. Он занимал этот пост с лета 2005 года и руководил созданием нескольких образцов «Феррари» – «Энцо», «Росса» и «612 Скальетти».
- С небес на землю. Глава компании «Форд» Билл Форд неожиданно перешел на должность исполнительного президента, а президентом и генеральным директором избран Алан Малелли, до того 37 лет проработавший в концерне «Боинг». Первым делом новый президент увеличил число сокращаемых работников в полтора раза – до 45 00[0] человек!
- Компания «Фуджитсу Тен» запатентовала оригинальный способ борьбы с автоугонщиками. Если злоумышленник попытается завести мотор, не отключив сигнализацию, его… тут же зальет быстротвердеющей полистироловой пеной. Свободной останется лишь голова – надо же дышать и звать на помощь…



АЗИАТСКИЙ «ТРИТОН»

В Таиланде начато производство пикапа «Мицубиси-Тритон», оснащенного 6-цилиндровым бензиновым двигателем мощностью 178 л. с. На борт он берет 400 кг груза, не считая пяти седоков, причем салон отнюдь не утилитарен. Трансмиссия выполнена по классической для пикапов схеме – с подключаемым передним мостом. А в заднем установлен дифференциал повышенного трения.

ФОТО ЦЕНОЙ В РОДСТЕР

В фотоконкурсе «Зум-зум фото компетишн», объявленном этим летом фирмой «Мазда», победил снимок 25-летнего немца Себастьяна Нихоффа. Ему и достался главный приз – новенький родстер «Мазда MX-5». Может показаться странным выражение лица героя снимка, высунувшегося из окна на скорости 120 км/ч. Но жюри усмотрело в нем наилучшее выражение идеи чистого движения – сути философии «Мазды».



ПЛЯЖНАЯ ПРЕМЬЕРА

Новый Smart ForTwo официально представят только в конце года. Но как показать, что работы идут успешно? В рамках первенства по… пляжному волейболу в Тиммендорфе фирма выставила будущий Smart, выполненный из песка по заводским чертежам русским скульптором Павлом Засенёком. Так появилась возможность прекратить спекуляции в СМИ на тему, каким он будет.



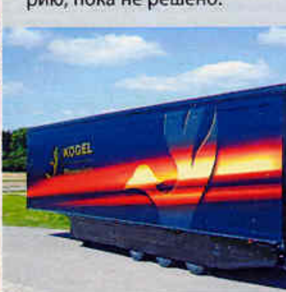


КОРОТКО

■ Бывшему чемпиону формулы 1 сэру Стирлингу Моссу исполнилось 77. Пятнадцать лет в автоспорте пошли ветерану явно на пользу – стоит лишь посмотреть, как он провел свой день рождения в Донингтон-Парке.



■ Фирма «Кёгель» представила полуприцеп «Феникс» из углепластика. При массе 3700 кг он легче обычного почти вдвое, к тому же его внутренний объем на 5 м³ больше, что позволяет перевозить на 3,5 т больше груза, а износ шин идет на 30% медленнее. Пойдет ли такой прицеп в серию, пока не решено.

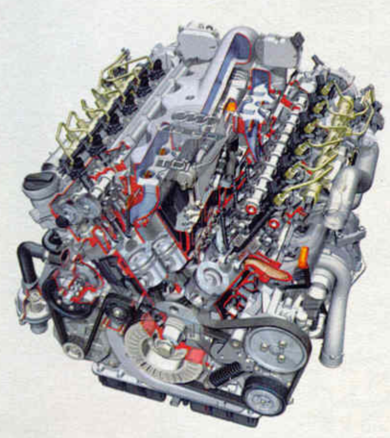


ДАЕШЬ ТЫСЯЧУ НЬЮТОН-МЕТРОВ!

Самые мощные легковые автомобили строят дочерние фирмы «Фольксвагена» – «Бугатти» и «Ауди».

Сначала появился бензиновый «Вейрон» со сказочными 1001 лошадиными силами, а теперь – «Ауди-Q7 V12 TDI», самый мощный среди дизельных серийных авто. Хотя у него под капотом всего 500 сил, но и магическая тысяча не забыта – именно столько ньютон-метров развивает этот фантастический 12-цилиндровый дизель!





Невольно напрашиваются ассоциации с убедительной победой дизельного болида «Ауди» в Ле-Мане: там, правда, было «лишь» 10 цилиндров, зато похожий по конструкции двигатель доказал свою надежность.

Внешне новинка не слишком отличается от рядового Q7: решетка радиатора блестит хромом, изменены спойлеры спереди и сзади. Кто понимает – оценит и уступит дорогу!

Заглянем в сердце, бьющееся под капотом. Топливо под давлением 2000 (!) атм впрыскивают пьезоинжекторы новейшей конструкции. Угол развала цилиндров выбран не 90°, а 60° – при такой схеме двигатель получился полностью уравновешенным и водитель не ощущает ни малейшей вибрации. Не в обиде и окружающая среда, ведь мотор выполняет нормы Евро V, которые введут только в 2010 году!

Два турбокомпрессора развивают давление до 2,6 атм, что помогает получить максимальный крутящий момент уже с 1750 об/мин. Да нужна ли этому автомобилю коробка передач? Тем не менее она есть – и даже о шести ступенях. А электронный ограничитель скорости делает свое дело: с ним, увы, быстрее 250 км/ч не поедете. Зато и ахнуть не успеете, как стрелка спидометра достигнет этой отметки!

AUDI Q7 V12 TDI

■ Двигатель – дизельный; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 12x48x5934 см^3; мощность – 368 кВт/500 л.с. при 4000 об/мин; максимальный крутящий момент – 1000 Н·м при 1750–3000 об/мин.

■ Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 3002 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 5086x1983x1737 мм; объем багажника – 775/2035 л; снаряженная масса – 2500* кг.

■ Максимальная скорость – 250 км/ч; разгон до 100 км/ч – 5,5 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 11,9 л/100 км.

** Предварительные данные.*

ВЫСТАВКИ МЕСЯЦА. НОЯБРЬ

Дата	Название	Место
31 окт.– 3 нояб.	**Международный Автотранспортный Форум**	Москва, просп. Мира, 119, ВВЦ, пав. № 69
2–5	**Автостиль-2006**, 1-я российская выставка с международным участием	Москва, просп. Мира, 119, ВВЦ, пав. № 57
7–10	**Международные промышленные выставки**	Москва, Сокольнический вал, 1, КВЦ «Сокольники», пав. № 4
7–10	**Дорожное строительство**	Тюмень, ул. Севастопольская, 12, Выставочный зал «Тюменская ярмарка»
21–23	**«Резина-Каучук»**, 5-я специализированная выставка	Екатеринбург, Центр международной торговли, ул. Куйбышева, 44
22–24	**ТрансЭкспоЮг-2006**	Ростов-на-Дону, пр. М. Нагибина, 30, КВЦ «ВертолЭкспо»
25–27	**Транспорт-2006**, 12-я специализированная выставка-ярмарка	Владивосток, ул. Западная, 11, «Динамо»

НАЛЕТАЙ, НЕ СКУПИСЬ!

Михаил Гзовский. Фото: Александр Батыру

ПОДАТЬ ТОВАР ЛИЦОМ – ЗАДАЧА НЕ МЕНЕЕ СЛОЖНАЯ, ЧЕМ СОЗДАТЬ НОВЫЙ ПРОДУКТ.

Солидные господа в дорогих костюмах и джинсовые молодые люди с камерами наперевес; улыбающиеся красотки в вечерних платьях и репортеры с микрофонами; джентльмены-плейбои и дети с горящими глазами. Разнятся социальные слои, возраст и пол, манеры. Что объединило и привело сюда, к стенам выставочного центра «Пари экспо» столь разношерстную публику? Ответ не меняется вот уже более ста лет – автомобиль!

Для журналистов первый день салона – самый ответственный. Посетители начинают прибывать с восьми утра, примерно в это же время стартует первая пресс-конференция. Вокруг стенда КИА толпа пишущих и снимающих ждет выхода кого-нибудь из руководителей высшего эшелона: сейчас есть шанс сделать отличный кадр или



«Мини» изменился, а концепция осталась прежней: «зажигалка» не сдается! Стиль, шарм, ходовые качества – все остается на уровне. Что касается техники, упомянем новые моторы БМВ со 175-сильным во главе: с ним «Купер S» разгоняется до 100 км/ч за 7,1 с!

выхватить из речи ударную цитату для будущего материала. Не говоря уж о шоу!

Брызги цветных огней ударяют в глаза и объективы; подиум с вращающимися новинками, которые пока скрыты от глаз попонами, заполняет дымовая завеса; откуда-то с потолка спускается на «тарзанке» гимнастка и элегантно срывает ткань с машины... даешь мировую премьеру! Спустя 15 минут стенд похож на арену цирка сразу после выступления: шоу кончилось, и теперь на подиуме остаются только те, кто хочет выловить для ин-



Первой из-под покрывала появилась девушка, через секунду за ней последует автомобиль, который осветят сотни фотовспышек.

тервью кого-нибудь из м
неджеров, да фотограф
оригинальная съемка всег
ценится выше протокольн
кадров из пресс-релизов, ра
тиражированных тысячами

Сделать красивый снимо
машины на стенде едва л
проще, чем запечатлеть вел
колепный закат где-нибуд
у берегов Индии. Фотограф
терпеливо ждут, пока колл
ги управятся и освободят м
сто другим. А это что за чел
век с рулеткой в руках? С
уже десять минут сидит н
корточках у капота и план
мерно измеряет фары, р
шетку радиатора, бампе
вызывая раздражение фот
графов. Это – «происки ко
курентов». В нынешнем го
на салоне было как никог
много «шпионов» с китайск
ми чертами лица. Они подо
гу застревали в салонах евр



Седан-кабриолет «Рено-Непта» с 3,5-литровой 420-сильной «шестеркой» иллюстрирует амбиции фирмы: сегодня машину подобного класса предлагает лишь «Бентли». Будущее концепт-кара пока туманно, хотя говорят, что его передняя часть станет образцом для новой «Лагуны».

Потрясающей красоты «Альфа-Ромео 8С Компетиционе» достанет лишь 500 счастливчикам. Заднеприводное двухместное купе с угл пластиковым кузовом и 8-цилиндровым мотором в 450 л.с. первые п купатели получат осенью 2007-го, раскошелившись на 160 000 евро.

Мы столько слышим о семейных машинах, а кто подумал об эгоистах? Для них «Вольво» подготовил то ли купе, то ли хэтчбек С30. Можно заказать комплекты разноцветного навесного оборудования, а гамма двигателей состоит из 10 (!) силовых агрегатов, начиная от дизеля объемом 1,4 л и заканчивая пятицилиндровым бензиновым мотором мощностью 220 л.с.

Едва отгремела премьера купе «Мерседес-CL» в Москве, а придворн тюнинговая компания AMG уже подготовила заряженную версию д шоу в Париже. В CL63 упакован 540-сильный мотор объемом 6,3 л. Гл ва концерна Дитер Цетше пообещал, что «Мерседес» продолжит нар щивать скоростные возможности своих машин без ущерба для ко форта и безопасности.

Презентация новой «трешки»-купе от БМВ больше напоминала лекцию в институте: упор сделан на техническое совершенство баварских машин, этой же теме подчинен дизайн стенда.

Игнорировать экспозицию «Джипа» просто нереально: здесь и скалы, и водопады... не говоря уж про автомобили и девушек!

пейских и японских новинок и снимали каждую мелочь: от скобы ремня безопасности до пунктов меню бортового компьютера. Через несколько месяцев плоды их труда предстанут перед нами на какой-нибудь другой выставке.

...Большинство журналистов уже спешно сверяются с расписанием пресс-конференций – следующая начинается с минуты на минуту в противоположном конце огромного павильона, а то и вовсе на другой территории! То с одной, то с другой стороны вдруг взрывается музыкой и огнями стенд, к которому тут же устремляются десятки людей. Для профессионалов – привычная, хотя весьма непростая работа.

Впрочем, даже если не придерживаться расписания и не прислушиваться к речам руководителей фирм, можно с высокой степенью точности составить представление о том направлении, которое



«Панду» доставил на стенд ФИАТа космического вида эвакуатор. Интересно, это самоирония или..?

автофирма считает для себя приоритетным. В этом помогают... сами стенды! Вероятно, в среде архитекторов экспозиций не менее горячо обсуждают стенды конкурентов, чем сами авто!

Нынче в моде экологическая тематика. Вот у СААБа на огромных экранах позади экспонатов крутят кино о природе: завораживающие морские виды сменяют анимационные ролики, демонстрирующие процесс фотосинтеза. Ничего удивительного! Фирма делает упор на автомобили, работающие на биотопливе. «Пежо» избрал другой метод: стенд венчал фонтан из шаров-аквариумов, символизирующих чистоту автомобиля. Даже концепт-кар 908 RC, силовой агрегат которого будет ис-

Заднеприводный «Пежо-908RC» – намек на будущий флагманский седан, который придет на смену «Пежо-607» в 2008 году. Под капотом машины 700-сильный дизель V12.

На первых ступенях автомобильной иерархической лестницы – «Дачия-Логан» с кузовом универсал: колесная база выросла на 200 мм, семь мест, объем грузового отсека до 2350 л.





«Ситроен» выкатил на публику шикарный дизель-электрический «С-Метис» с 208-сильным мотором и вспомогательным 20-сильным электродвигателем для задних колес, развивающим дополнительные... 400 Н·м момента! Максимальная скорость достигает 250 км/ч, а при 50 км/ч расход топлива всего 6,5 л.

Каждый крупный автосалон – возможность «пристреляться» для автофирм. «Сузуки» прощупывает молодежную аудиторию, неравнодушную к стилю и спортивному образу жизни, концепт-каром «Сплэш» на базе «Свифта». Как бы ни сложилось его будущее, 18-дюймовых колес в серийной версии мы, скорее всего, не увидим.

Узнать «промышленных шпионов» легко по оружию: цифровой «мыльнице», блокноту и рулетке.



пользован через год в гонках в Ле-Мане, и тот с упором на чистоту: 12-цилиндровый дизель оснащен двумя фильтрами мелких частиц.

Как ни крути, а от быстрых и мощных автомобилей

Пройти мимо такой красотки, пусть из фанеры? Это невозможно!

человек, наверное, не откажется никогда! Недаром самым большим вниманием на выставке пользовались экспозиции вышеупомянутого «Пежо», а также «Ауди», «Альфа-Ромео»... но и практичные машины не остались за кадром. Как лучше убедить потребителя в удобстве авто? Для начала привлечь к себе и заставить рассматривать новинку! Например, «Опель» ангажировал группу прыгучих молодых людей, разыгравших сценку ухаживания за капризной красавицей. Исполнив каскад головокружительных кульбитов, ребята дружно загрузились в новейший «Опель-Антара» под аплодисменты собравшихся. А



Обширную экспозицию «Фольксвагена» составляли в том числе модифицированные «Туарег» и «Туран». Но посетителей больше привлекло очередное явление «Гольфа»: на сей раз с приставкой «Кросс». Автомобиль готов съехать на проселок, но хорош и в городе благодаря экономичным моторам 1,9 и 2,0 TDI.

«КИА-Сидз» – попытка корейской фирмы «укрепить внешнюю узнаваемость» силами нового дизайн-центра, который открылся в мае во Франкфурте. В Париже показали также концепт-кар «Просидз» – намек на то, как будет выглядеть одна из шести новых моделей, которые выйдут на рынок до конца 2007 года.





«Хонда» уверена, что третье поколение CR-V ожидает громкий успех в Европе: машина выглядит элегантнее, отделка салона стала богаче, а пониженный центр тяжести обещает интересную управляемость. Двигатели после модернизации перекочевали с «Сивика»: 2-литровый мощностью 150 л.с. и 140-сильный дизель объемом 2,2 л.

В полку полноприводных универсалов прибыло: пользующаяся большой любовью в Западной Европе «Шкода» выпустила «Октавию Скаут». Новинка обладает на 40 мм большим клиренсом, а пластиковый обвес добавляет практичности. Выбор двигателей пока ограничен 140-сильным TDI и 150-сильным FSI. В сердце полного привода – муфта «Халдекс».

При выходе из павильонов многие решались на тест-драйв внедорожников. «Американские горки» соседствовали с внедорожной трассой. Судя по обтертым бокам машин, некоторые успели даже поставить на уши...

...а на стенде «Шевроле» кое-кто умудрился залезть на стену. От хорошей ли жизни?

кто-то наверняка подумал: «Какой вместительный – может, стоит купить?»

«Будь эгоистом, живи на полную катушку!» – так и кричал новый «Мини». Рядом с машиной разместился настоящий магазин: рубашки, зонты, джинсы... стиль от «Мини» во всем! На соседнем «Джипе» тоже не дремали – здесь разбили пикник на обочине. Машины замерли на скалах, демонстрируя возможности подвесок, а из-под декоративных камней вокруг, казалось, вот-вот прорастет трава.

«Дачия» решила расположиться неподалеку от... «Мерседеса» и не прогадала. Ее крохотный на фоне немецкого собрата уголок был запружен публикой, рассматривавшей «Логан MCV». Ничего, что стенд неброскoк, зато по сравнению с «мерседе-

«Рено-Твинго» наконец-то готовят замену: одноименный концепт выглядит весьма привлекательно. Жаль только, что 1,2-литровый турбомотор мощностью 100 сил, стеклянная крыша и футуристический интерьер вряд ли попадут на конвейер.

Китайская компания «Лэндвинд» уже начинает продажи мини-вэна «Фэшн». Облик разработали в студии «Италдизайн». Обещают, что машина, оснащенная 98- и 136-сильным моторами, будет в Европе не дороже 10 тыс. евро.



«Опель-Антара» – долгожданная смена вседорожнику «Фронтера». Новинка разделила платформу с «Шевроле-Каптива», ее выпуск налаживают на совместном заводе «Джи-Эм» и «Дэу» в Корее. У машин одинаковая энерговооруженность: бензиновые двигатели объемом 2,4 и 3,2, а также 2-литровый турбодизель. Цена в Европе – от 27 000 евро.

Сразу же после появления суперкара «Ауди-R8» журналисты принялись сравнивать его с творением подшефной «Ламборгини» – моделью «Галардо». Действительно, обе машины построены на алюминиевых пространственных каркасах. Двигатель – восемь цилиндров и 420 л.с., ориентировочная цена новинки – 100 000 евро.



Пушистый ковер под колесами «мерседесов» многие журналисты использовали для отдыха. Автор тоже не удержался – остановился здесь на кофе-брейк.

сами» румынская машина кажется еще более доступной!

Сам «Даймлер-Крайслер» подготовил настоящий поход. На сцену выкатился разрисованный Е-класс, который вместе с другими собратьями отправится сразу по окончании салона в пробег – из Парижа в Пекин! Будет на его пути и Россия, а наш журнал примет участие в этой акции.

...В сотый раз проходя по выставочным залам, я поражался той фантазии, тому размаху, которыми гремела выставка. И в сотый раз удивлялся тому, как, несмотря на глобализацию всего и вся, каким-то чудом художники каждый год находят все новые формы, а инженеры – новое содержание. И хотя цель у всех одна – создать коммерчески успешный автомобиль, средств ее достижения великое множество.



MERCEDES-BENZ E200 KOMPRESSOR

1,8 л, 184 л.с., автоматическая 5-ступенчатая коробка передач, €43 800 ($55 500).

CITROEN C6

3,0 л, 215 л.с., автоматическая 6-ступенчатая коробка передач, комплектация Exclusive, €59 000 ($74 900).

VOLVO S80 AWD

4,4 л, 315 л.с., автоматическая 6-ступенчатая коробка передач, $74 900.

НА ЧЕМ ПОЕХАТЬ В РИГУ?

Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков



Критериев оценки автомобилей бесчисленное множество. Стиль, функциональность, ходовые качества, цена наконец... Каждый ориентируется на свой. «А при чем тут Рига?» – спросите вы. Потерпите. Она имеет непосредственное отношение к тесту, в котором мы решили собрать новинки бизнес-класса: «Ситроен-С6», «Хонду-Ледженд», «Вольво-S80» и «Мерседес-Бенц» Е-класса. Компания подобралась разношерстная не только по национальности, но и с технической точки зрения. Поскольку «Хонда» продается в единственной комплектации, которая помимо прочего предусматривает полный привод, хотя бы один из соперников тоже должен быть полноприводным: мы выбрали «Вольво». «Мерседес» отстаивал классический задний привод, а «Ситроен» – передний.

CITROEN C6

Прототип представлен публике в 1999 году, серийная версия в марте 2005-го на автосалоне в Женеве.

- **Двигатели:** бензиновый 3,0 л (215 л.с.), дизельный 2,7 л (208 л.с.).
- **Коробка передач:** 6-ступенчатый «автомат». Привод на передние колеса.
- **Комплектации:** Standart, Lignage, Exclusive.
- **Цена в России:** €49 900–59 000 ($63 900–74 900).

СИБАРИТ

Его не спутаешь ни с каким другим, на нем словно стоит клеймо: «Сделано во Франции». Французы всегда славились изысканными линиями и красивыми дизайнерскими ходами – будь то одежда, архитектура или автомобили. «Ситроен-С6» лишь очередной раз подтвердил это. Вглядитесь в его силуэт: ну разве не хорош? С какой стороны ни подходишь к автомобилю, всегда хочется сбавить шаг и рассмотреть его. Хитрые глазки фар и двойной шеврон на капоте; огромные форточки за задними дверями и стекла без рамок; корма, которая пошла бы скорее хэтчбеку, а не седану… Он интересен почти во всем! Жаль, что не в движении.

Стоит тронуть педаль газа, как ощущаешь пустоту руля, будто в компьютерном симуляторе ралли: обратной связи в городском режиме определенно не хватает. Мотор сильно разочаровывает вялостью и едва-едва достойным шести цилиндров ускорением. А может, и не надо? К чему «спортивные» замашки такому франту? Да, у него нет мощных бицепсов, но девушки его любят за





Французский автомобиль – обладатель самого экстравагантного интерьера и... самого жесткого пластика.

Цифровой спидометр можно проецировать на лобовое стекло, так он читается гораздо лучше.

Большая часть информации бортового компьютера выводится на этот экран.



Общая оценка **7,8**

CITROEN C6 – ФРАНЦУЗСКИЙ ШАРМ НА КОЛЕСАХ. БРОСКИЙ, ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ, НО НЕИНТЕРЕСНЫЙ ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ И СЛИШКОМ ЭКСТРАВАГАНТНЫЙ ДЛЯ СЕДАНА БИЗНЕС-КЛАССА.

Отличная шумоизоляция, просторный задний диван, складывающееся заднее сиденье.



Скудная динамика, посредственная управляемость, специфическая эргономика.



Карман в двери открывает плавно сползающая крышка-полумесяц.



Колесная база 2900 мм обеспечивает задним пассажирам «Ситроена» наибольший простор.



Багажник «француза» – самый скромный по объему из всей четверки.

одну улыбку и начищенные ботинки.

«Автомат» незаметно перебирает шесть передач, шумоизоляция очень хороша, сиденье позволяет принять любую удобную позу. Ни к чему торопиться! Наверное, нарушить скоростной режим на «Ситроене» сложнее, чем на многих других автомобилях: скорость постоянно маячит перед глазами – в буквальном смысле слова. Французы вывели проекцию спидометра на лобовое стекло, так что цифры все время скачут где-то между стеклом и дорогой. А еще здесь установлена система контроля за рядностью движения; посредством встроенных в сиденье вибродатчиков она предупреждает водителя о пересечении линии разметки. Чудно!

Да и сама панель приборов – на любителя. Узкая щель за баранкой скупа на информацию, а внимание норовит отобрать нагло вылезший из середины панели экран. А под ним кнопочки, кнопочки... разобраться непросто. Как нелегко настроить сиденье, хотя электрических регулировок предостаточно. Проблема все та же – специфическая эргономика.

Прибавив скорость и бросив взгляд в зеркало, от неожиданности вздрогнул: из багажника резко выдвинулось маленькое антикрыло. Неужели франт владеет секретным боевым искусством? К сожалению, спойлером все и заканчивается, даже несмотря на режим «спорт» в подвеске (пневматика позволяет также уменьшать дорожный просвет). Если профиль дороги требует активной работы рулем, а скорость переходит от импозантной походки к легкой трусце, «Ситроен» норовит киселем растечься по асфальтовому полотну. Нет уж, лучше гнать по прямой или неспешно ползти по городу. Тогда (если вы пересядете на задний диван) можно будет насладиться тишиной в салоне, регулировкой сиденья по длине и простором над голо-

HONDA LEGEND

Премьера модели для рынков США и Японии состоялась в 2004 году.

- **Двигатель:** бензиновый 3,5 л (297 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатый «автомат». Привод на все колеса.
- **Комплектация:** один вариант.
- **Цена в России:** $69 900.

вой. Одним словом, почувствовать себя сибаритом!

ТАЙНА ПЛАНЕТЫ «ХОНДА»

Поворот ключа зажигания, и на дисплее голубым светом начинает мерцать кусочек нашей планеты, над которым где-то в безвоздушном пространстве витает логотип «Хонды». Перед глазами раструбы спидометра и тахометра, из которых льется все та же космически голубая подсветка; вокруг – добротные пластики, кожа, породистое дерево. Прежде чем тронуться, мы добрых 15 минут пытаемся справиться с запотевшими после прохладной ночи стеклами. Сначала надо нажать кнопку «климат», затем вращать ручку контроллера в поисках нужного пункта меню и лишь в его недрах найдешь настройку воздушных потоков…

Зато стоит пустить «Хонду» в галоп, как бытовые нюансы отходят на второй план. Просыпающийся на высоких оборотах мотор звучит в меру напористо, «автомат» великолепно справляется с обязанностями. Он с минимальными запаздываниями реагирует на «кик-даун», причем





Салон «Хонды» – сочетание традиционных приборов и запутанного управления второстепенными функциями.

Великолепные приборы – истинное украшение «Ледженд».

В блок освещения вмонтированы микрофоны для активного шумоподавления.



Общая оценка **8,1**

HONDA LEGEND – СГУСТОК ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ, УПАКОВАННЫЙ В ПРЕДСТАВИТЕЛЬНЫЙ КУЗОВ. СОЗДАН В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ – ДОСТАВЛЯТЬ РАДОСТЬ ОТ ЕЗДЫ.

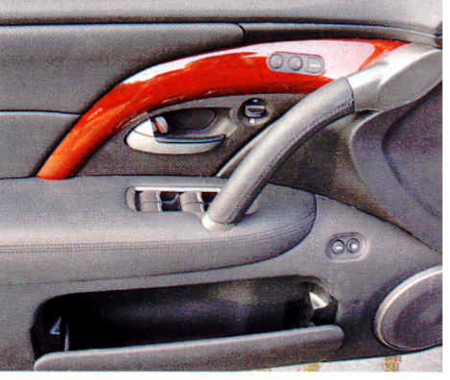
\+ Великолепная управляемость, отличные передние сиденья, близкий к идеалу «автомат», удобное управление разгоном, высокое качество отделки, длинный гарантийный период.

– Посредственная плавность хода, сложное меню бортового компьютера, тесное заднее сиденье.

Садиться сюда удобно, но низкая крыша у многих вызовет воспоминание о «хрущевке».



Ступенька в глубине багажника – плата за хитроумные механизмы полного привода.



Пластики, кожа, дерево – все настоящее и все качественное.

в те доли секунды, пока коробка выбирает подходящую передачу, разгон продолжается на текущей. Таким образом, присущая многим «автоматам» задумчивость здесь почти не ощущается.

В ручном режиме приходится привыкать к подрулевым переключателям – они-то как раз допускают некую инертность в работе. Чуть зазевался, стрелка тахометра перевалила в красную зону, и машина судорожно задергалась на резком ограничителе. Но если овладеть навыками переключения вручную, «автомат» позволяет ехать именно так, как вы хотите. А стоит ли объяснять, как важно знать в быстром повороте, что трансмиссия самовольно не уйдет на ступень вверх? Тем более, если речь о «Ледженд», проявившем поистине выдающийся для седана своего класса характер управления.

Многоопытный коллега не хотел оставлять руль «Хонды», наматывая круг за кругом по горным серпантинам Дмитровского полигона. «Ледженд» неукоснительно ввинчивался в повороты на, казалось бы, запредельных скоростях – и моментально гасил занос системой стабилизации. Секрет потрясающей цепкости кроется в продвинутом полном приводе SH-AWD (ЗР, 2004, № 10), передающем до 70% крутящего момента на нужную ось и до 100% момента, подводимого к передней или задней оси – на нужное колесо.

Наш технический ликбез и восхищенные реплики оборвал задний пассажир: нельзя ли помедленнее? Да, «Хонда» осталась верна своим принципам, создав автомобиль для водителя. Но грех забывать о пассажирах, когда речь идет о машине бизнес-класса! Несмотря на анонсированную систему активного шумоподавления, в салоне «Хонды» «громко». По плавности хода она также в аутсайдерах, а на заднем диване просто невозможно представить трех пассажиров – если только средний не

VOLVO S80

Новое поколение показано публике на автосалоне в Женеве в 2006 году.

- **Двигатели:** бензиновые 2,0–4,4 л (140–315 л.с.), дизельные 2,4 л (130–185 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-, 6-ступенчатые механические, 4-, 5-, 6-ступенчатые «автоматы». Привод на передние или на все колеса.
- **Комплектации:** индивидуальные.
- **Цена в России:** $45 900– 74 900.

положит голову на плечо соседу…

СОВМЕСТИТЬ НЕСОВМЕСТИМОЕ

Палец давит на кнопку пуска, впереди шумно задышала V-образная «восьмерка», а по кузову пробежала легкая дрожь. Спустя секунду салон наполняет металлический баритон, нажатие на педаль – и тебя резко вдавливает в спинку уютного сиденья. Останавливаюсь и пытаюсь понять этот «Вольво». В голове никак не укладывается, что столь сдержанный внешне автомобиль способен на молниеносный бросок!

Бежевый салон «шведа» элегантен, но после «Хонды» и тем более «Ситроена» его лаконичность погранична со скукой. Если бы не парящая в воздухе консоль… Зато здесь все понятно, логично и просто. Несколько «произвольных» упражнений с клавиатурой, знакомство с русифицированным (!) меню – и через минуту ты уже ориентируешься во всем столь же уверенно, как в собственном гардеробе. Ага, настройки





Все без исключения эксперты отметили безупречную логику управления бортовым компьютером.



Русский перевод существенно облегчает восприятие информации.

Для пассажиров второго ряда предусмотрена индивидуальная регулировка аудиосистемы.



Общая оценка **8,3**

VOLVO S80 – БЕЗ ЯРКО ВЫРАЖЕННОГО ХАРАКТЕРА: СДЕРЖАННЫЙ ВО ВСЕМ, КРОМЕ ДВИГАТЕЛЯ. ДАЖЕ МОЩНЫЙ МОТОР И ПОЛНЫЙ ПРИВОД НЕ ВЫЗЫВАЮТ ЖЕЛАНИЯ ГНАТЬ СЛОМЯ ГОЛОВУ.

\+ Отличная динамика, понятные органы управления, русифицированное меню, складывающееся заднее сиденье.

– Шумный двигатель, недостаточная боковая поддержка сидений, не очень удобно садиться назад.



Более лаконичную отделку, чем у «шведа», представить себе трудно.



Посадку на задний диван S80 затрудняет низкий проем.



По объему багажника «Вольво» уступает лишь «Мерседесу», зато спинка заднего сиденья здесь складывается.

стереосистемы, климата, эффективность гидроусилителя руля; три режима жесткости подвесок… и опять я не верю, что «швед» может ехать быстро.

А напрасно! Взрыв «восьмерки» под капотом уносит S80 вперед так легко, что кажется, сил ей хватит утащить за собой еще одну такую же машину. При этом резкий металлический звук на разгоне отчетливо смещен вправо, будто мотор сжали и засунули в «бардачок». С такими объемом и мощностью «Вольво» не проиграл бы разгон даже с неважнецким «автоматом», а его-то коробка работает великолепно.

Но на извилистых дорогах темп придется сбросить. В первую очередь потому, что на скоростных виражах водитель вываливается из плоского и скользкого кресла. Там, где «Хонда» не давала повода усомниться в себе, с «Вольво» приходится осторожничать – если под колесами не слишком ровная дорога, все дефекты полотна «приходят» на руль и норовят изменить траекторию помимо вашей воли. Странно, ведь машину адаптировали для наших условий: подвеска-то вполне адекватно реагирует на колдобины.

Что до полного привода, то он проявил себя по-скандинавски надежно и спокойно: прогнозируемые реакции позволяют контролировать скольжение, но «хондовской» вседозволенности не приемлют.

Странный получился автомобиль! Слишком шумный мотор, слишком резкое поведение для седана бизнес-класса. Сложная это задача – совместить несовместимое.

ХАРАКТЕР – НОРДИЧЕСКИЙ

Недавно подвергшийся модернизации «Мерседес» Е-класса отличат от прежней модели лишь неистовые почитатели марки, хотя на самом деле в машину внесли 2000 (две тысячи!) измене-

MERCEDES-BENZ E

Модернизированная после четырех лет выпуска машина предстала весной 2006-го на салоне в Нью-Йорке.

- **Двигатели:** бензиновые 1,8–6,2 л (184–514 л.с.), дизельные 2,1–4,0 л (136–314 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатый «автомат». Привод на задние или на все колеса.
- **Комплектации:** Classic, Elegance, Avantgarde.
- **Цена в России:** €43 800–123 500 ($55 500–157 000).

ний. Все те же овалы фар, традиционная радиаторная решетка и скупые задние фонари. На вас никто не обращает внимания. Вы теряетесь в толпе себе подобных. Я еду и пытаюсь понять: ну за что так любят и почитают во всем мире эту марку? За что люди переплачивают немалые деньги? Неужели за «звездный» имидж?

На светофоре оглядываю салон: серые кожа, пластик… обычного качества. На их фоне даже полоски полированного дерева выглядят обыденно. Сиденья в меру жесткие. Дизайн? Никакого апломба: спокойные шкалы панели приборов, довольно простые и логичные (не считая типично «мерседесовского» подрулевого переключателя) органы управления.

«Автомат» оказался самым задумчивым из четырех. Качая рычаг влево-право (или действуя подрулевыми лепестками), вы пытаетесь выбрать нужную передачу, но машина катит на прежней, кажется, еще несколько





Чтобы опознать принадлежность этого салона к немецкой марке, достаточно секундного взгляда.



Судя по расположению приборов, владельцу Е-класса так же важно знать точное время, как обороты двигателя.

Аптечка в «Мерседесе» всегда под нога... простите, руками.



Общая оценка

8,3

MERCEDES-BENZ E – ВЫВЕРЕННЫЙ «ОТ» И «ДО», ОН СЛОВНО ВНЕ МОДЫ, МИРСКОЙ СУЕТЫ. ПОЖАЛУЙ, ИМЕННО В ДОБРОТНОСТИ, ПРОГНОЗИРУЕМОСТИ БОЛЬШИНСТВА СВОЙСТВ СЕКРЕТ ЕГО УСПЕХА.

\+ Отличная для малого литража динамика, классический стиль, удобное заднее сиденье, большой багажник, высокая плавность хода на посредственных дорогах, большой дорожный просвет, внятная управляемость.

– Стесненная посадка назад, требующие привыкания подрулевые переключатели, запаздывания в работе «автомата».

Серый пластик и кожа «Мерседеса» у некоторых вызвали стойкие ассоциации с корейскими автомобилями.



Садиться назад не очень удобно, зато в движении впечатления только положительные.



В активе «Мерседеса» багажник самого большого объема.

секунд! «Мерседес» будто учит: «Я уже достиг успеха и знаю, как нужно жить. Не суетись». Впрочем, эта особенность заметна лишь в «комфортном» режиме коробки, переключение в «спорт» избавляет от нее полностью.

На ходу «Мерседес» преподнес сюрприз: никто не ожидал от него столь приличной динамики – с учетом объема двигателя. Ведь E200, пусть и «Компрессор», несмотря на индекс, оснащен 1,8-литровым агрегатом! Разгон плавный, но с «характером», хоть и не самый быстрый. Усилия на педалях – оптимальны. Потрясающе хороши тормоза: осадить «Мерседес» легко в любой ситуации с любой скорости, при этом он продолжает слушаться руля.

Когда доходит до сравнения ездовых качеств, приходится делать поправку на разные компоновки. Противостоять «Хонде» и «Вольво» в цепкости «Мерседесу» трудно, хотя он держится молодцом. Допуская легкие крены, «Е-класс» стабильно следует заданной траектории, а когда законы физики берут верх, развивается прогнозируемый занос задней оси. Вернуть машину в заданный «коридор» не составляет особых проблем, благо руль точен, а действия электронных систем – выверены.

«Хороший автомобиль, вот на нем я бы в Ригу поехал», – подвел итог наш коллега, испытатель Сергей Клочков, сотни раз проделавший путь длиной 974 км по трассе Рига–Москва. Путь, где чередуются участки весьма разного качества и от водителя требуется немалая концентрация. Быть может, этот критерий оценки и есть самый верный? Ведь он позволяет точно определить, какие капризы можно простить автомобилю, а какие нет. В нашем случае меньше всех придется просить прощения «Мерседесу» Е-класса. □

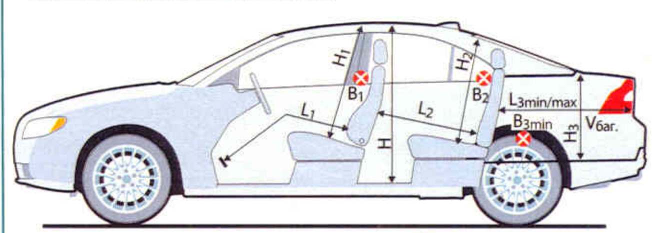
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	CITROEN C6	HONDA LEGEND	VOLVO S80	MERCEDES-BENZ E
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4910/1860/1465	4955/1845/1450	4851/1861/1490	4852/1822/1498
база	2900	2800	2835	2854
колея спереди/сзади	1585/1560	1575/1583	1585/1588	1557/1552
Радиус поворота, м	6,2	6,2	5,6	5,7
Масса снаряженная/полная, кг	1815/2270	1860/2310	1742/2320	1580/2105
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,0	7,3	6,5	9,1
Максим. скорость, км/ч	230	250	250	236
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/н. д.	АИ-95/73	АИ-95/70	АИ-95/65
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешан.	8,2/16,3/11,2	8,9/17,0/11,9	8,3/18,0/11,9	6,3/11,7/8,2
Кузов				
Кол-во дверей/мест	5/5	5/5	5/5	5/5
Объем багажника (VDA), л	490	452	480	575
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди продольно
Конфигур./число клапанов	V6/24	V6/24	V8/32	P4/16
Рабочий объем, см^3	2496	3471	4414	1796
Степень сжатия	10,9	11,0	10,4	9,5
Мощность, кВт/л.с.	155/215 при 6000 об/мин	217/295 при 6200 об/мин	232/315 при 5950 об/мин	135/184 при 5500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	290 при 3750 об/мин	351 при 5000 об/мин	440 при 3950 об/мин	250 при 3500–4000 об/мин
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная	полноприводная	полноприводная	заднеприводная
Коробка передач	А6	А5	А6	А5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,15/2,37/1,55/1,15/0,89/0,68/3,15	2,52/1,57/1,07/0,73/0,60/–/1,89	4,15/2,37/1,56/1,16/0,86/0,69/3,39	3,95/2,42/1,49/1,0/0,83/–/3,15
Главная передача	3,8	4,38	3,33	3,46
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	независимая многорычажная	независимая многорычажная	типа «Мак-Ферсон»	независимая многорычажная
сзади	независимая многорычажная	независимая многорычажная	независимая многорычажная	независимая многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин	215/65R16	235/50R17	245/40R18	225/55R16

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	CITROEN C6	HONDA LEGEND	VOLVO S80	MERCEDES-BENZ E
Весовые и геометрические характеристики				
Снаряженная масса, кг	1866	1853	1923	1638
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/ заднюю	1151 (62)/715 (38)	1094 (59)/759 (41)	1179 (61)/744,5 (39)	843 (51)/795 (49)
Дорожный просвет, мм	140	135	135	165
Динамические качества Разгон, максимальная скорость	20: 1,4с; 40: 3,0с; 60: 5,1с; 80: 7,7с; 100: 12,0с; 120: 15,7с; 140: 20,9с; 160: 28,1с; 180: 39,2с; 200: 62,1с; max 211,3 км/ч Погрешность спидометра 1,7%	20: 1,1с; 40: 2,6с; 60: 4,2с; 80: 6,3с; 100: 8,7с; 120: 12,3с; 140: 16,2с; 160: 20,5с; 180: 29,5с; 200: 40,5с; 220: 54,5с; max 238,5 км/ч Погрешность спидометра 3,7%	20: 1,1с; 40: 2,1с; 60: 3,5с; 80: 5,2с; 100: 7,3с; 120: 9,8с; 140: 12,7с; 160: 16,6с; 180: 21,3с; 200: 27,6с; 220: 37,7с; 240: 53,2с; max 252,7 км/ч Погрешность спидометра 0,0%	20: 1,1с; 40: 2,6с; 60: 4,5с; 80: 6,8с; 100: 9,9с; 120: 13,9с; 140: 18,7с; 160: 25,9с; 180: 36,3с; 200: 49,9с; 220: 85,4с; max 221,1 км/ч Погрешность спидометра 2,7%
Эластичность Время разгона, с:				
60–100 км/ч	6,1	4,9	3,9	5,3
80–120 км/ч	7,2	5,9	4,7	7,2
Выбег, м:				
120–50 км/ч	1410,8	1406,1	1410,2	1610,0
50–0 км/ч	509,8	554,5	499,3	663,1
Торможение со 100 км/ч:				
тормозной путь, м	40,0	39,0	40,7	40,6
замедление, м/с^2	9,6	9,9	9,5	9,5

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



– поперечный размер

Модель	CITROEN C6	HONDA LEGEND	VOLVO S80	MERCEDES-BENZ E
L_1	890–1090	890–1115	930–1135	930–1165
L_2	715–955	640–895	650–900	600–880
H	1180	1150	1150	1183
H_1	1035	932	980	1035
H_2	942	940	950	938
B_1	1490	1500	1454	1436
B_2	1418	1425	1423	1418
$L_{3min/max}$	920	970	1100/1840	1150
B_{3min}	1250	830	1105	980
H_3	440	490	470	453
$V_{баг.}$, л	364	396	424	438



Михаил Гзовский: «Несмотря на самый слабый двигатель, тестовый «Мерседес» оказался весьма легок на подъем. Шаг за шагом он покорил экспертов выверенным балансом потребительских и ездовых качеств и приспособленностью к российским дорогам».

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	CITROEN C6	HONDA LEGEND	VOLVO S80	MERCEDES-BENZ E
Рабочее место водителя				
Сиденье	7	9	8	9
Органы управления	8	8	9	8
Обзор	7	9	8	9
Салон				
Передняя часть	8	8	9	8
Задняя часть	9	8	8	8
Багажник	7	8	8	8
Ходовые качества				
Скорость, динамика	7	9	9	8
Тормоза	8	9	9	10
Поведение на дороге	8	10	9	8
Комфорт				
Шум	9	8	8	8
Плавность хода	8	7	8	8
Климат	8	7	9	8
Приспособленность к России				
Геометрическая проходимость	8	7	7	9
Сервис	7	7	8	8
Эксплуатация	8	7	7	8
Общая оценка	**7,8**	**8,1**	**8,3**	**8,3**

Баллы проставляются коллегиально группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Автомобили на тест предоставлены российскими представительствами компаний «СИТРОЕН», «ХОНДА», «ВОЛЬВО» и «ДАЙМЛЕР-КРАЙСЛЕР».



МАГНИТНОЕ СКЛОНЕНИЕ

Анатолий Фомин. Фото автора и «Даймлер-Крайслер»

Стрелка компаса всегда показывает на север. Но если вы пойдете в указанном ею направлении, то окажетесь не на Северном полюсе, а где-нибудь в Северном Ледовитом океане у берегов Канады, за несколько тысяч километров от настоящего полюса. Что географический и магнитный полюсы Земли не совпадают, знает каждый школьник, не прогуливавший уроки географии. Угол на карте между географическим и магнитным меридианами называют магнитным склонением. Однако довольно географии – прокатимся на «Джипе-Компас»!

В ПЕРВЫЙ РАЗ

За всю 65-летнюю историю марки «Джип» прославился созданием надежных автомобилей, способных серьезно расширить свободу передвижения. Но сегодняшней Европе уже не нужны экстраординарные внедорожные способности – проявлять их почти негде. В цене – комфорт, экономичность, удобство эксплуатации. В итоге новый «Джип» стал первым, построенным на легковой платформе (такой же, как у «Доджа-Калибр»). На родине, в США покупателям предложат также переднеприводный вариант, а в Россию осенью в продажу поступят «компасы» с четырьмя ведущими колесами и бензиновыми моторами. Дебют дизельной версии откладывается до следующего года, а переднеприводных машин вовсе не будет – эту рыночную

нишу отвели родственному «Доджу-Калибр».

Перепутать «Джип-Компас» с другим автомобилем невозможно. В круглых фарах и семи вертикальных щелях на передке безошибочно узнаешь породу. Сбоку ее подчеркивают характерные трапециевидные вырезы колесных арок, сзади – огромная, растянутая по всему бамперу надпись «Compass». От прочих представителей своего семейства «Джип-Компас» внешне отличают массивные треугольные стойки кузова, которые изрядно мешают при маневрировании задним ходом.

Внешность младшего, самого доступного «Джипа» (в Америке его цена от 15 985 долларов), скажем прямо, неоднозначна. Грозные формы идут большим машинам, а компактный вседорожник делают тяжеловесным. Впрочем, это вопрос вкуса: кому-то покажется вполне симпатичным круглоглазый щекастый «хомячок» с массивным и довольно низко посаженным кузовом.

Знакомство с машиной началось с багажника, ведь наша конечная цель – стокгольмский аэропорт, и сумки с вещами лучше держать при себе. Багаж невелик, однако и размеры отсека не впечатляют – в глубину ему мешает уходить внушительная запаска, в длину – короткий задний свес, в ширину – громоздкий ящик сабвуфера по правому борту. Ничего не поделать – искусство требует жертв. Спинка переднего пассажирского кресла складывается, превращаясь в удобный столик. Конечно, любителей мини-вэнов подобные мелочи вряд ли впечатлят, а для «Джипа» такая роскошь в новинку.

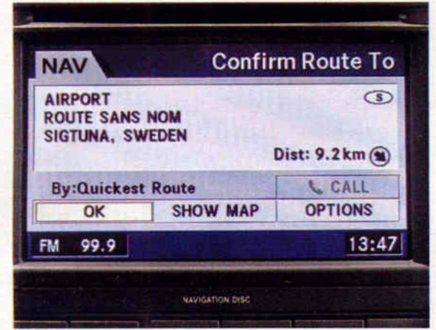
На заднем сиденье места и по ширине, и по высоте хватит даже крупным особам. Хотелось бы подушку повыше, но тогда придется жертвовать удобной посадкой в машину или высотой до потолка. Так, по кругу дошли и до водительского сиденья – здесь, за исключением мелочей, полный порядок. Попенять можно только на ограниченную ре-

Городской «Джип» – новый имидж для марки, чьи автомобили всегда были покорителями неизведанного.

Три четверти сзади – нелегкий ракурс, чтобы определить автомобиль. Но «Джип-Компас» даже так великолепно узнаваем.



«Джип-Компас» идеален для тусовки. Откидывающиеся динамики на крышке багажника с легкостью озвучат улицу.



Навигационная система в российском варианте будет доступна за 2543 евро в комплекте с 6-дисковым чейнджером.



Под нестандартной пластмассовой крышкой хорошо известный 2-литровый 140-сильный турбодизель «Фольксваген». В арсенале «Даймлер-Крайслер» лучшего дизеля по доступной цене не нашлось.

гулировку руля и непривычно жесткие сиденья. Впрочем, по контуру они вполне удачны, по крайней мере, с кожаной подушки в повороте не соскальзываешь.

Когда присматриваешься к интерьеру, впечатление меняется. Грубый рубленый стиль «Джипа» всегда имел своих поклонников. Но качество пластмассы уверенно указывает на недорогую машину – стильный и угловатый дизайн не в силах облагородить гулкую и твердую на ощупь панель. Хотя никаких звуков на ходу она не издает, прикасаться к ней лишний раз не хочется.

«Компас» – не просто название модели, это стиль. Даже ободки приборов напоминают шкалы компаса. Крошечные уголки-стрелочки делят их на четыре части по числу сторон света. Оформление панели приборов дополняют фирменные «матричные» дисплеи, характерные нынче для многих моделей концерна «Даймлер-Крайслер».

И ДИЗЕЛЬ «ФОЛЬКСВАГЕНА»

Время не ждет, впереди еще немалый путь вокруг Стокгольмской бухты и две паромные переправы. Под мерный рокот непрогретого дизеля покидаем стоянку. К высокому положению длинного рычага переключения передач приходится привыкать, но, адаптировавшись, понимаешь, что увеличенные ходы помогают не путаться в шести передачах. Дизель готов везти на любой из них при условии, что

Интерьер на вид богаче, чем на ощупь. Впрочем, претензий к эргономике совсем немного – разве что перегруженные подрулевые переключатели и неудобные кнопки снизу консоли.



Дорожный просвет 200 мм по меркам «паркетников» весьма неплох. Глядя под «Компас», понимаешь, что большая часть днища соответствует «стандарту».



Вместимость багажного отсека весьма ограниченна. Но под ковриком нашлось место полноразмерной или компактной запаске.



Аккумуляторный фонарик с двумя светодиодами в обычной жизни служит плафоном освещения багажника.

обороты не упадут ниже 1500. Кроме того, «Компас» – единственный «Джип», укладывающийся в комбинированном цикле в 7 л/100 км. Исследовать динамику и управляемость на местных шоссе едва ли возможно – скорость ограничена 90 км/ч. Неудивительно, что заявленный расход топлива быстро находит подтверждение на экране бортового компьютера.

Если за рулем «Октавии» или «Гольфа» двухлитровый турбодизель представляется мотором с неограниченными возможностями, то чуть более тяжелый, менее обтекаемый и обутый во внушительные колеса «Джип-Компас» несколько охлаждает его пыл. Впрочем, для уверенных обгонов и крейсерской 130 км/ч его хватает с головой. Да и сам автомобиль отличается вполне легковыми повадками. С точки зрения водителя, «Компас» напоминает «Джип» только характерным профилем передней панели и капота – в остальном это современный переднеприводный автомобиль без спортивных амбиций с хорошей энергоемкой подвеской. Как раз для наших дорог.

Располагая шестью передачами, нетрудно выбрать оптимальный режим для

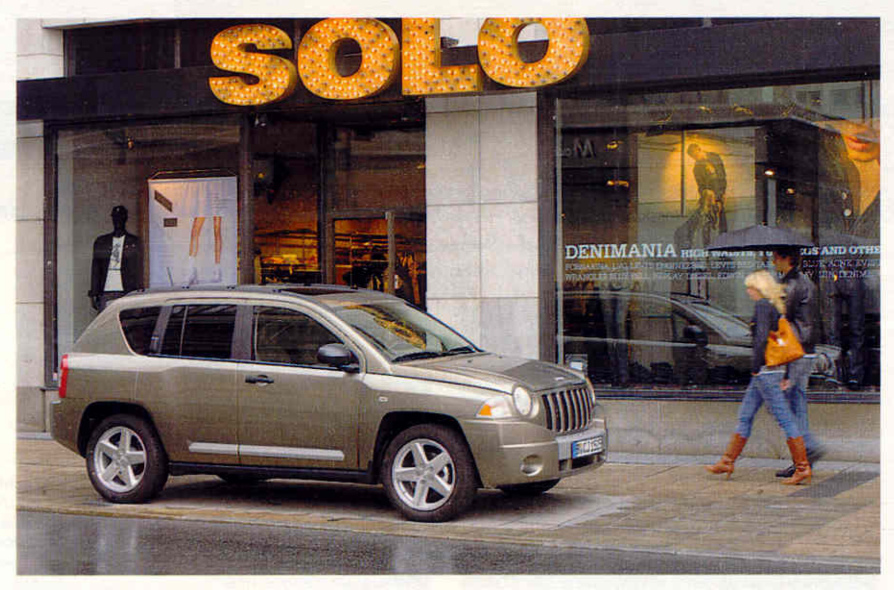
ПРИВОД ПОЛНЫЙ!

Независимо от того, дизельным или бензиновым двигателем оснащен «Джип-Компас», основой его полного привода служит двухступенчатая фрикционная муфта ECC. Электромагнит, получающий команды от блока управления, воздействует на кулачковую муфту, которая сжимает фрикционные диски, передающие крутящий момент на задние колеса. Помимо автоматического подключения, такая система может работать и в режиме жесткой блокировки (подобно блокировке межосевого дифференциала), улучшая проходимость в тяжелых условиях. В отличие от других систем полного привода, трансмиссии Freedom Drive I не требуется информация о скорости вращения колес – она следует заложенной программе распределения крутящего момента и не препятствует работе ABS и системы стабилизации.





«КОМПАС» – САМЫЙ НАСТОЯЩИЙ «ДЖИП»… ТОЛЬКО ДЛЯ ГОРОДСКИХ УЛИЦ.



двигателя, который не будет докучать высокими оборотами и шумом, заметным лишь потому, что остальные источники посторонних звуков тщательно подавлены. Компактные размеры и хорошо видимый капот позволяют уверенно чувствовать себя в городской толчее, но не все маневры даются «Компасу» легко. Небольшие колесные ниши ограничивают углы поворота 17-дюймовых колес – развернуться в один прием за легковым автомобилем удается не всегда.

С бензиновой машиной и вариатором удалось познакомиться только на внедорожной трассе. Бездорожье для «паркетника»? Да еще с таким массивным и низким передним бампером? Впрочем, угол въезда «Компаса» – 21 градус – не так уж плох для машины на легковом шасси.

Проложенная в шведском сосновом лесу трасса лишь самую малость напоминает российскую грунтовку. Хотя затяжные дожди изрядно намочили почву, песчаный грунт под ней остался твердым. В этих условиях «Компас» не сплоховал – уверенно греб всеми колесами, хотя изредка чиркал пузом по колеям. И вариатор достойно выдержал все издевательства. В этом ему помогла гидромуфта, выполняющая здесь роль сцепления – на бездорожье она спасает приводной ремень от проскальзывания и перегрева. В самых тяжелых условиях выручает блокировка другой муфты, заменяющей межосевой дифференциал. Ее можно запереть при помощи небольшого рычажка на центральной консоли.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	JEEP COMPASS 2,4 (CVT)*	2,0 CRD
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4405	
ширина	1810	
высота	1630	
база	2635	
колея спереди	1520	
сзади	1520	
Снаряженная масса, кг	1460–1585	1540–1610
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,7 (11,3)	11,0
Макс. скорость, км/ч	183 (185)	189
Топливо	АИ-91–95	ДТ
Запас топлива, л	51	51
Расход топлива л/100 км:		
загородный цикл	7,6 (8,3)	5,4
городской цикл	10,5 (11,5)	8,3
смешанный цикл	8,7 (9,3)	6,5
Кузов		
Кол-во дверей/мест	5/5	
Объем багажн. (EPA), л	334/738/1277	
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	2359	1968
Мощность, кВт/л.с.	125/170	103/140
при об/мин	6000	4000
Крутящий момент, Н·м	220	310
при об/мин	4500	1750–2500
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	М5 (вариатор)	М6
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	215/60R17	

**В скобках – данные модификации с вариатором.*

КУДА СМОТРИТ СТРЕЛКА?

«Джип-Компас» не избежал «магнитного склонения» в сторону хороших дорог. Большинство владельцев полноприводных автомобилей тоже стараются не покидать их. Рынок компактных вседорожников в Европе обещает вырасти на 56 тыс. автомобилей к 2010 году и приблизиться к 400 тыс. в год. В России «Джип-Компас» появится уже этой осенью – от 24 900 евро ($31 625) за модификацию с механической коробкой передач и бензиновым двигателем и от 25 800 евро ($32 770) с вариатором. В стандартной комплектации все машины будут оснащены кондиционером, фронтальными подушками безопасности, сигнализацией, ABS, ESP – и, разумеется, компасом.



ГОРЯЧЕЕ НА ПРОБУ

Сергей Клочков. Фото автора

НА БАЗЕ «КАЛИНЫ» ВЫПУСТИЛИ МОДИФИКАЦИЮ GTI.

Познакомиться с заряженной версией тольяттинского хэтчбека удалось на Дмитровском полигоне, где Волжский автозавод представил новые модели. Хищная пасть воздухозаборника, пластиковый обвес, 15-дюймовые легкосплавные диски, обутые в низкопрофильные покрышки, – даже при беглом взгляде GTI невозможно спутать с базовой моделью.

Но это далеко не все оригинальные черты, которыми может похвастать новая «Лада». Чтобы повысить жесткость конструкции, переднюю подвеску собрали на подрамнике; сзади установили оригинальную балку. Мощность 1,6-литрового двигателя подняли до 115 л.с., изменив параметры впуска и выпуска. Нажимаешь на газ, и автомобиль отвечает тебе приятным басом, а не истошным ревом. Разгоняется «Лада» с шильдиком GTI веселее обычной «Калины». Конечно, от ускорения в глазах не темнеет, но в сиденье все-таки приятно вжимает. Однако для заряженной версии важно не только быстро разменять сотню, но и вовремя остановиться. Поэтому на задних ступицах вместо барабанов появились дисковые тормоза.

Присидевшись в ковшеобразных спортивных сиденьях фирмы UNP, направляю «горячий» хэтчбек к извилистой горной дороге. Стоит заметить, что усилие на руле у заряженной версии больше. Это не столь заметно при малых углах, но поворот штурвала на 90 и более градусов требует прямо-таки богатырских усилий. Заводские специалисты пояснили, что пытались таким образом повысить «прозрачность» реакций на руле, применив рейку с меньшим передаточным отношением и новый электроусилитель без редуктора. Вероятно, подняв мощность последнего, усилие удастся снизить.

Характеристики упругих элементов в передней и зад-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
LADA KALINA GTI

Общие данные

Размеры, мм:

длина	3850
ширина	1676
высота	1500
база	2470
Объем багажника (VDA), л	235
Снаряженная масса, кг	1050
Полная масса, кг	1525
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,5
Макс. скорость, км/ч	185
Топливо	АИ-95

Двигатель: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 85 кВт/115 л. с. при 6000 об/мин, 150 Н·м при 3500 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, М5

Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза спереди – дисковые вентилируемые, сзади – дисковые; шины 195/55R15

ней подвесках подбирали к спортивному стилю вождения. Лишь иногда на крутых виражах внутреннее колесо начинает пробуксовывать. Возможно, разработчикам стоит подумать об установке самоблокирующегося дифференциала – он придаст уверенности любителям поскользить в поворотах.

Мелких недочетов у новинки хватает. Ничего удивительного, ведь это по сути опытный образец, наматывающий на полигоне первые километры. Надеемся, когда (и если!) такая «Калина» станет товарной, то обидных недостатков наберется куда меньше.

Отрадно, что модельный ряд ВАЗа пополняют новые модификации, в том числе «горячие». Для Волжского завода это хороший повод привлечь внимание к своей продукции, не отдавая ее на откуп тюнинговым фирмам и фирмочкам. Ждем «Калину GTI» в автосалонах. □



Наиболее яркие детали интерьера «Калины GTI» – спортивные сиденья с надежной боковой поддержкой.



Под капотом – 16-клапанный двигатель 1,6 л мощностью 85 кВт. Настроенные системы впуска и выпуска добавили мотору почти 20 л.с.



ИСПЫТАНИЕ ФЕДЕРАЛЬНЫМ БЕЗДОРОЖЬЕМ

Геннадий Емелькин.
Фото: Александр Батыру

Помните, один из героев «Бриллиантовой руки» приглашал: «Приезжайте к нам на Колыму!». Другой отнекивался: «Нет, уж лучше вы к нам!»

В правоте этих слов убедилась экспедиция «За рулем», решившая проехать из Москвы в Магадан на девяти вседорожниках (ЗР, 2006, № 8–10). Но у этой дороги своя навигация: зимой вполне «мореходная», летом она зависит от гримас погоды. Внезапно навалившийся сезон дождей превратил последний участок (более 1000 км) в труднопроходимое месиво, а речушки, которые в другое время можно было преодолеть, не замочив сидений, – в полноводные реки. Темп движения колонны упал настолько, что, помнится, даже в трофи «Ладога» шли побыстрее. Стало очевидно – в лимит времени мы не укладываемся, а значит, «финишировать в зачете» уже не светит. Можно было, конечно, пересидеть дожди и «дожать» трассу, но дома накопилась работа, которую за тебя никто не сделает. Пришлось отступить.

Однако пройденного участка федеральной «Колымы» вполне хватило, чтобы составить мнение о машинах – участницах пробега.

Еще в Москве коллеги, узнав, на чем мы собираемся покорять дальние края, высказывали опасения. В первую очередь относительно «УАЗ-Патриота», «Шеви-Нивы» и ВАЗ-21214. Забегая вперед, скажем, что основные хлопоты доставили как раз не они.

Объединило автоколонну то, что все машины, за исключением примкнувшего в Новосибирске пикапа «Тянма-Эквидо», – российской сборки. Специально к экспедиции автомобили никто не готовил, проверили комплектность, заправку техническими жидкостями, маслом, откорректировали давление в шинах, загрузили кое-какой инструмент и вперед, на Восток!

МАЛЕНЬКИЙ ТАНК

Во главе колонны – «ШЕВРОЛЕ-ТАХО», самый крупный в караване. Широкий диапазон регулировок водительского сиденья позволяет отлично устроиться за рулем. Выбранные настройки можно записать в память машины. Недостаток кресел – слабая, как на домашнем диване, боковая поддержка. Все органы управления на виду, но, чтобы включить омыватель стекла, нужно снять руку с руля и повернуть флажок – неудобно. На ровной дороге с этим еще можно мириться, а на бездорожье от тряски то и дело заодно включаешь дальний свет, озадачивая других. Чтобы почистить заднее стекло, снимаешь уже правую руку – кнопка на панели приборов.

Трехсотсильный двигатель (такому впору грузовик таскать) уверенно разгоняет тяжелый вездеход. На установившихся режимах мотор еле слышен – ведь обороты в пределах 1800–2200 об/мин. Подвески играючи справлялись не только с мелкими не-



Chevrolet Tahoe – отлично сбалансированный автомобиль, прекрасно ведет себя и на асфальте, и на гравийных дорогах, уверенно передвигается по бездорожью, а при необходимости запросто вытащит застрявший грузовичок. При этом расход топлива оказался довольно скромным.

ровностями, но и с нахлестами дорожных плит. Гравийная дорога с замаскированными ямами и острыми камнями тоже не доставила особых хлопот – ни шума, ни тряски. Более того, здесь «Тахо» провоцирует поддать газу! В среднем его комфортная скорость на 20–30 км/ч выше, чем у остальных автомобилей, поэтому он все норовил оторваться от колонны. Если ехать медленнее, подвеска начинает чутко реагировать на все камни, ямы и кочки, подтверждая известную истину «больше скорость – меньше ям».

Брод глубиной 60–70 см тоже не преграда для «Тахо». Управление трансмиссией очень простое – всего один переключатель. С подключенным передним мостом и пониженной передачей в раздатке вседорожник превращается в маленький танк. Здесь главное – не посадить его на раму, иначе придется искать танк настоящий. Перед тяжелым участком с глубокими лужами желательно снять передний номерной знак и нижний фартук бампера – целее будут! Учитывая хорошие внедорожные качества (во многом обусловленные зубастыми шинами) и большой вес, «Тахо» прекрасно работает тягачом.

А вот со светом конфуз! Мало того, что ближний можно перепутать с габаритным освещением (дальний лишь немного ярче), так еще фары включаются автоматически, по команде фотоэлемента, а выключать их надо вручную. Забудешь – недолго и аккумулятор посадить.



Экспресс-осмотр. Вместо домкратов «эстакада» из подручных материалов: так быстрее и надежнее.

Поломки обошли стороной этот могучий автомобиль. Единственный прокол (не считая колес) – совсем небольшая течь масла из «автомата». Но лужи после ночной стоянки не набегало, уровень оставался в норме. Не расходовал масло и двигатель – отметка на щупе за 11 500 км опустилась всего на пару миллиметров.

ОБЛЕГЧЕННЫЙ ВАРИАНТ

Следующим идет «ШЕВРОЛЕ-ТРЕЙЛБЛЕЙЗЕР». Кроме естественных для автомобиля такого класса электроприводов зеркал и передних сидений, тут есть еще регулировка педального узла.

Рычаг автоматической коробки по-европейски расположился на консоли между передними сиденьями. Для оптимальной посадки высокому водителю не хватает, пожалуй, диапазона продольной регулировки рулевой колонки. Подрулевой переключатель и кнопка заднего дворника такие же, как на «Тахо», поэтому и неудобства те же.

У «Трейлблейзера» двигатель чуть скромнее – «всего» 4,2 л и 295 л.с. С таким запасом вседорожник уверенно, без надрыва идет на обгоны, играючи штурмует крутые подъемы. Рабочий диапазон 1800–2300 об/мин и хорошая шумоизоляция делают его тихоней. «Автомат» работает четко, быстро и незаметно переключая передачи. Большую часть выпавшего нам бездорожья «Блейзер» прошел на заднем приводе, и только когда «дорога» доставала до рамы, подключали передний мост и – для подстраховки – понижающий ряд в раздаточной коробке.

Chevrolet Trailblazer – рядом с «Тахо» он выглядит его бюджетной копией. Кажется, и салон у него маленький, тесный, но это не так. Удобством посадки и уровнем комфорта «Трейлблейзер» не уступает старшему брату.



Все уязвимые узлы и агрегаты, включая топливный бак, находятся выше рамы. Тем не менее правая стойка стабилизатора заднего моста (пластмассовая) не выдержала атаки камней из-под колес и обломилась. Стабилизатор отстегнулся от левой стойки и повис на своих подушках, прижавшись к балке. Чтобы не стучал и не задевал о камни, сняли его вовсе. При невысокой скорости это почти не отразилось на поведении автомобиля.

Запасное колесо закреплено снизу в заднем свесе и ничем не защищено – велик риск порезать его боковину острым камнем. От греха подальше запаску переселили в багажник.

СТИЛЬ МИЛИТАРИ

Боковые стекла-бойницы и широкие стойки «Хаммера» сильно ограничивают боковой обзор. Водителю приходится выглядывать из-за стойки, наклоняясь вперед. А «стильно» выпирающие из арок колеса сделали «американца» неисправимым грязнулей.

Своеобразный облик «ХАММЕРА-H3» никого не оставлял равнодушным. Где бы мы ни останавливались, «третий» привлекал к себе внимание, а от детей просто отбоя не было.

Передние кресла с хорошей боковой поддержкой, многочисленные клавиши и рукоятки расположены на привычных местах, все символы легко читаются. Но подрулевой переключатель такой же неудобный, как у родственников – «Тахо» и «Трейлблейзера».

В угоду проходимости здесь немного пожертвовали комфортом – подвеска ловко справляется с жестким рельефом, но при этом тряска довольно ощутима. Огромный дорожный просвет позволял «Хаммеру» на бездорожье ехать быстрее других. Едва сдерживая прыть, он постоянно наседал на идущий перед ним «Трейлблейзер», из-за чего не раз получал камнем по лобовому стеклу. От тряски выскочили из гнезд и погасли противотуманные фары. Подслеповатый ближний свет, похоже, «фирменный» у американских вседорожников, но «Хаммер» от рождения был еще и косоглазым – одна фара светила в небо. Ее, конечно, отрегулировали, а заодно закрепили (не хватало одного винта, а на решетке радиатора – двух гаек).



Без туристского коврика ремонтировать потом придется спину.

ЛЮБОВЬ ЗЛА!

«УАЗ-ПАТРИОТ» – второй по популярности вездеход на маршруте. Кто-то язвил, что «Патриоту» окажется не по силам такой марафон без промежуточного капремонта, но УАЗ доехал самостоятельно, лишь с незначительными поломками. Открутился винтик блока предохранителей – из-под него выпала «масса» комбинации приборов и привода люка. Поиск неисправности занял десять минут и еще три – ее устранение.

Кроме штатного отопителя, нашелся на «Патриоте» еще один – выпускная система. Через отверстия в полу она замечательно подогревает салон. Но и из этой «опции» удалось извлечь выгоду. Рядом с ручником есть небольшая полочка с вырезом, куда и проникает горячий воздух. Кладем на нее поллитровую бутылку с чаем – через 15 минут он горячий!

Следующий ребус подкинула топливная система. Сначала стала самостоятельно переключаться с левого бака на правый, потом автомобиль замедлил ход, появились рывки и провалы – за-

сорилась сетка топливного насоса. Сетку, разумеется, почистили без помощи официальных дилеров. Заправлять автомобиль неудобно – горловины баков по обеим сторонам, а шланги на заправках не всегда нужной длины. Расход масла на угар небольшой, гораздо меньше, чем на разбрызгивание. Виной тому «сопливый» самоварный кран масляного радиатора.

В полусотне верст от Екатеринбурга у педали газа в заделке оборвался трос. Сделали петельку, и в таком виде трос успешно дослужил весь пробег. После этого «Патриот» не беспокоил нас почти целую неделю, пока сместившийся кожух не зажал лопасть вентилятора. И здесь выручила проволока – кожух подвязали к рамке радиатора. На предпоследнем этапе оборвался резиновый амортизатор и лопнула труба глушителя. Подтянули, подвязали, но небольшой рык остался.

UAZ Patriot – дефекты, конечно, есть, но несущественные. Только найдутся ли желающие покупать довольно дорогой автомобиль, чтобы потом постоянно заниматься его доводкой и ремонтом? Вместе с тем «Патриот» оказался неожиданно экономичным.





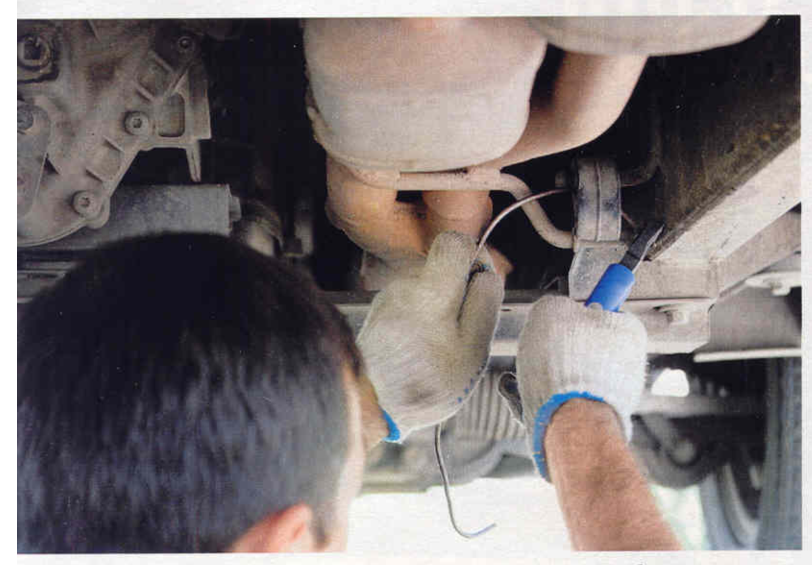
Комплект ЗИП для УАЗа хорошо бы дополнить мотком вязальной проволоки. В дороге ею восстановили петлю троса газа, починили амортизатор глушителя и закрепили кожух вентилятора.

СЛАБОЕ ЗВЕНО

«САНЬЁН-РЕКСТОН» уверенно справлялся с мелкими ямками и небольшими дорожными швами на асфальтовых участках. Но как только дороги стали хуже, начались пробои в подвеске. На гравийных участках приходилось едва ползти, иначе салон так гремел и вибрировал, будто вот-вот что-то сломается. Поэтому, когда кончился асфальт, скорость колонны определял именно «Рекстон»:

SsangYong Rexton – городской автомобиль, способный разве что переехать через бордюр или припарковаться на заснеженной стоянке, где застрянет обычная легковушка. Но о поездках по бездорожью лучше не помышлять.





На «Рекстоне» лопнула подвеска глушителя. И здесь без проволоки не обойтись.



«Саньён-Рекстон»: острые камни, застряв между защитой и баком, наделали в нем немало дыр.

он и стал слабым звеном нашей цепи.

Топливный бак расположен очень низко, камни из-под колес постоянно бомбардировали его. Но это еще полбеды. Хуже то, что бак снизу прикрыт не сплошным, а перфорированным стальным листом. Этот лист-диверсант приносил только вред. Камни, залетая в отверстия, застревали между ним и баком и на очередной кочке, когда защита чиркала по грунту, пробивали тонкое днище бака. Защиту пришлось снять, а пробоины худо-бедно заделали мылом и двухкомпонентным бензостойким составом.

МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ

Перед пробегом на одометре «ШЕВРОЛЕ-НИВЫ» было 11 тыс. км, и от многих детских болезней она успела избавиться. Но не от всех. На второй день застучала передняя подвеска – понадобилось заменить обе шаровые опоры. Маловато будет, обычно они дер-

Chevrolet Niva – если отвлечься от мелких недочетов, то здесь не хватает лишь кондиционера. Подвеска стойко боролась с многочисленными ямами и камнями, пробоев было немного. Ближний свет – образец для подражания. Благодаря ему благополучно миновали многие «ловушки» в темноте.



Крепление амортизатора не выдержало нагрузки.

жатся по 25–30 тысяч. Многие стали подшучивать: мол, началось! Но больше «Шеви» не докучала, мелкие поломки приберегла к концу маршрута – открутился нижний болт левого амортизатора, да пропал звуковой сигнал. Перегоревшие лампочки и пробитые колеса не в счет. По достоинству оценить эффективность вентиляции и дверных уплотнителей не удалось, так как ехали с приоткрытыми стеклами, иначе в жаркую погоду в салоне не усидеть. Расход масла – в пределах нормы. Агрегаты трансмиссии тоже не подвели, лишь на раздаточной коробке немного «вспотел» фланец.

СТАРАЯ ГВАРДИЯ

Lada 4x4 – дешевой альтернативы старушке «Ниве» у покорителей бездорожья нет. К тому же машина проста, неприхотлива, ремонтопригодна и растиражирована в России сотнями тысяч.

ВАЗ-21214 по-прежнему в строю. Теперь у него новое имя – «Лада 4x4». Двигатель объемом 1,7 л остался без изменений, но взамен устаревшей системы управления «Бош МР7.0» стоит современная М7.9.7. с датчиком положения распредвала и новой катушкой зажигания вместо капризного модуля. С доработанной элетроникой улучшилась тяга на низах: автомобиль увереннее преодолевает бездорожье, легче «дозировать» тягу, не допуская пробуксовки – то, что нужно вседорожнику. На трассе при скорости 70 км/ч можно спокойно перейти на пятую передачу и уверенно продолжить разгон. На топливо двигатель «не жаловался», без проблем отработал весь пробег. Генератор, как и прежде, приводится клиновым ремнем, который то и дело проскальзывал, издавая натурально поросячий визг. Пока хватало длины планки, ремень подтягивали, а через четыре тысячи заменили импортным.

Рулевое управление теперь с гидроусилителем – весьма полезная для вседорожника опция. Пробег лишь подтвердил, что надежному агрегату не страшны тяжелые режимы движения. Подвеска уверенно держит неровности и гравийные дороги, хотя вибрации порядком измотали экипаж. За весь пробег даже ни разу не прокололи колесо, но на последнем этапе, видимо, наступил предел усталости – «Ниву» словно подменили. Сначала обломилось нижнее крепление левого заднего амортизатора, а вскоре сломался кронштейн на правом. Попутно левый амортизатор перебил тормозную трубку.

Ее временно заглушили, оставив в работе только передний контур. Без двух амортизаторов задний мост получил почти неограниченный простор для «маневра» – того и гляди, повылетают пружины! Пришлось снизить скорость до безопасного минимума. Бензобак, увы, мал, как и прежде, – на заправки приходится заглядывать довольно часто.

Теплая вода для мытья рук всегда наготове – под капотом жарко. На корпус воздухозаборника накинули тряпку – получился противопылевой фильтр.



ТОВАРИЩ С ВОСТОКА

В Новосибирске к нам присоединился китайский пикап «ТЯНМА-ЭКВИДО». Сделанный за рубежом, попал он в колонну потому, что в ближайшем будущем у нас планируют начать сборку этой модели. К особенностям управления «китайцем» надо приспособиться. Педаль газа – с огромным, сантиметров пять, свободным ходом. Его подрегулировали оболочкой троса и подогнули кронштейн на впускном коллекторе, но пара сантиметров все же осталась. Двигатель на 92-м бензине постоянно звенел, требуя 95-й. А где его взять в глуши?

Переднее кресло удалось подогнать под водителя ростом 192 см – приятная новость, ведь большинство «китайцев» рассчитаны на невысоких людей. Но тогда задним пассажирам места для ног почти не остается. Площадки для отдыха левой ноги нет, да и правой тесно. К коробке нужно привыкнуть: первая и третья передачи расположены очень близко – велик риск ошибиться. То же со второй и четвертой, зато пятая так далеко, что до нее нужно тянуться.



«Тянма-Эквидо» на последнем этапе лишился задних амортизаторов.

Слабые каркасы спинок передних сидений вскоре погнулись. Тросик замка топливного бака подклинивал с первой же заправки – лючок пришлось снять. В комбинации приборов нет контрольной лампы ближнего света, зато остальная подсветка соперничает с павлиньим хвостом, переливаясь оранжевым, зеленым, фиолетовым, синим, красным!

Левая фара оказалась дырявой, наглоталась пыли и помутнела. Что уж говорить о багажнике, где все покрывается густым слоем мелкого песка! Попытки заклеить щели скотчем – пустая трата времени. Замок задней двери без конца ломался: то левая тяга отстегнется, то правая. Потом лопнула ручка – заклеили ее холодной сваркой. Подвески «терпели» до последнего этапа. Сухие задние рессоры скрипели так, что слышно было издалека, противоскрипных вкладышей не предусмотрено. Надежность тоненьких кронштейнов амортизаторов с первого дня вызывала сомнения, и, как оказалось, не зря. Сначала обломился левый, а вскоре и правый.

Справедливости ради заметим, что «Тянма» был загружен пожитками по самую крышу. Возможно, это отчасти и послужило причиной поломок.

Tianma Ekvido – по отдельным позициям «китаец» пока проигрывает отечественным машинам, но качество улучшается на глазах, и вскоре авто из Поднебесной составят нашим серьезную конкуренцию.

РЯДОВОЙ ЗАПАСА



Подвеске «КИА-Спортидж» тяжело далась эта дорога. На первом же гравийном участке оторвались буферы сжатия, и чтобы уменьшить вероятность пробоя, КИА максимально разгрузили, а пассажиров разместили в других машинах.

«КИА-СПОРТИДЖ» уходящего поколения по-прежнему популярен. Слухи о снятии его с производства только подогревают спрос, а «устаревшая» внешность не помеха. Замечаний к двигателю нет. А вот выхлопная система «дала трещину»: немного сместился фланец глушителя, открылась небольшая щель и звук стал громче – после 1500 км по асфальту! Кроме того, сочится масло из переднего моста по стыку левого фланца. Впрочем, капает едва заметно, и уровень почти не меняется.

От постоянной тряски перетерся провод правого указателя поворота и замкнул на «массу». Жгуты проводки, в целом проложенные довольно аккуратно, на хомутиках и зажимах, местами лежат на острых отбортовках кузовных панелей, так что результат вполне закономерен. Ограничители дверей не держат – на небольшом уклоне открытая дверь норовит сразу же захлопнуться.



KIA Sportage – один из лидеров по проходимости, но в порожнем варианте. Надежность на среднем уровне: отказы не фатальные, но осадок оставляют.

Хотя трансмиссия не рассчитана на постоянный полный привод (передний мост рекомендуется включать кратковременно), проходимость «Спортиджа» превзошла наши ожидания. Даже на шинах с дорожным рисунком протектора он уверенно преодолел бездорожье (впрочем, шел порожняком). Лишь на одном участке, где глубина брода была около 0,7 метра, мы не стали рисковать и перетащили автомобиль на буксире.

АВТОМОБИЛИ – УЧАСТНИКИ ПРОБЕГА

Марка, модель	Габарит, д/ш/в, мм	Полная/снаряженная масса, кг	Двигатель	Максимальная скорость, км/ч	Средний расход топлива в пробеге, л/100 км	Цена, $ тыс.
Chevrolet Tahoe	5052/2068/1960	н. д./2463	5,3 л, 238 кВт/324 л.с. при 5300 об/мин, 470 Н·м при 4200 об/мин	170	14,5	58,2
Chevrolet Trailblazer	4893/1905/1826	н. д./2153	4,2 л, 217 кВт/295 л.с. при 6000 об/мин, 375 Н·м при 4800 об/мин	192	12,4	42,9
Hummer H3	4743/1897/1872	2654/2134	3,5 л, 164 кВт/223 л.с. при 5600 об/мин, 305 Н·м при 2800 об/мин	170	13,5	60,6
SsangYong Rexton	4720/1870/1760	2550/1860	3,2 л, 162 кВт/220 л.с. при 6100 об/мин, 318 Н·м при 4600 об/мин	182	13,5	43,1
UAZ Patriot	4647/1929/1910	2650/2050	2,7 л, 94 кВт/128 л.с. при 4400 об/мин, 220 Н·м при 4000 об/мин	150	12,0	15,5
Chevrolet Niva	4048/1770/1652	1760/1350	1,7 л, 59 кВт/81 л.с. при 5200 об/мин, 127 Н·м при 4000 об/мин	140	10,0	12,4
Lada 4x4	3740/1670/1640	1610/1210	1,7 л, 59 кВт/81 л.с. при 5200 об/мин, 127 Н·м при 4000 об/мин	137	10,0	8,0
KIA Sportage	4245/1730/1650	1920/1420	2,0 л, 94 кВт/128 л.с. при 5300 об/мин, 175 Н·м при 4700 об/мин	172	10,5	18,9
Tianma Ekvido	5150/1810/1710	2400/1625	2,4 л, 94 кВт/128 л.с. при 5250 об/мин, 192 Н·м при 3600 об/мин	155	11,3	17,6

ТАКИХ ДОРОГ НЕТ НИ В ОДНОЙ СТРАНЕ МИРА!

В конце августа участники автопробега «Дороги России-2006» по маршруту Москва–Колыма вернулись в Москву. В финальной части путешествия стихия оказалась сильнее: проливные дожди в восточной Якутии стали непреодолимой преградой на пути в Магадан. О трассе «Колыма» мы спросили руководителя Федерального дорожного агентства Олега БЕЛОЗЕРОВА.



– Олег Валентинович, а ведь оказалось, что нет сквозной федеральной дороги от Москвы до Магадана! И это несмотря на все заверения, которые звучали и в Москве, и на Дальнем Востоке! Выходит, нас изначально неверно информировали?

– Разумеется, мы знали о существовании грунтовых разрывов на дороге «Колыма», но, по нашим сведениям, в сухую погоду летом там можно проехать. К сожалению, вмешалась стихия: проливные дожди в августе-сентябре сделали все даже существующие дороги на северо-востоке Якутии практически непроходимыми.

Проезжая по трассам «Лена» и «Колыма», вы видели сами так называемые пучины – провалы в дорожном полотне, вызванные внезапными оттаиваниями участков замерзшего грунта. К сожалению, такие процессы на севере неизбежны. Поэтому дороги в Якутии всегда по своей специфике будут отличаться от европейских. И строить их надо по совершенно другим технологиям! А пока некоторые регионы лишены круглогодичного сообщения с Большой землей по дорогам с твердым покрытием. Именно поэтому трасса «Колыма» находится в зоне особого внимания Росавтодора, и ликвидация последних участков грунтовых разрывов – дело ближайшего времени. Уже в 2008 году дорога будет построена, и по ней можно будет проехать в любую погоду.

Что ж, «работать отверткой» в соответствии с требованиями мировых стандартов мы, кажется, научились, и формально к шильдику «Сделано в России» не придерешься. Только если покупать машинокомплекты и собирать из них готовые изделия – дело, в общем-то, нехитрое, то купить дорогу ни в сборе, ни россыпью не получится. Ее придется строить из своих комплектующих. Или снова ждать, пока заграница поможет? □

Благодарим наших партнеров по экспедиции «Дороги России-2006»:

Росавтодор Минтранса РФ, Росбанк, «ЛУКОЙЛ – смазочные материалы», «Новую перевозочную компанию», компании «BAON», «Геолидар», радиостанции «Маяк» и «Милицейская волна», телеканал ДТВ.









РУЧНОЙ РОБОТ

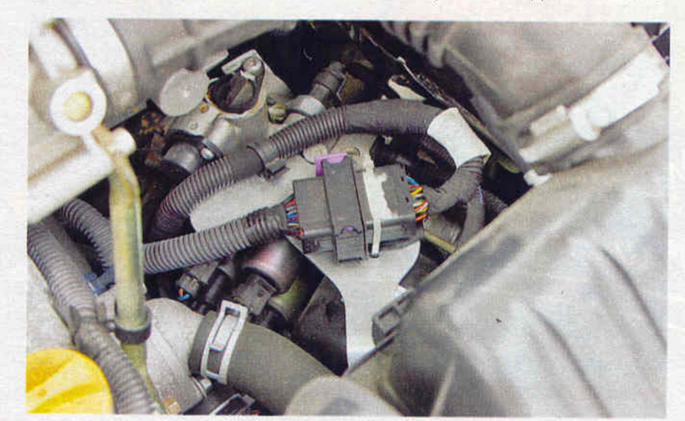
Андрей Кочетов. Фото: Константин Якубов

МАЛЕНЬКОМУ «КИТАЙЦУ» ВЫДАЛИ «АВТОМАТ».



Малыш «Чери-QQ» (его также называют «Свит») на рынке не новичок. Мы дважды знакомили читателей с этим автомобилем – в базовой комплектации с трехцилиндровым двигателем 0,8 л (ЗР, 2005, № 8) и хорошо упакованной 1,1-литровой версией (ЗР, 2006, № 1). У новой модификации QQ 0,8 EZdrive под капотом уместились три цилиндра вместе с роботизированной коробкой. В придачу – кондиционер, гидроусилитель руля, электроприводы зеркал и стекол (последние автоматически поднимаются, когда закрываете машину), центральный замок, запираемый с брелока. Из приятных неожиданностей – подушки безопасности и ABS. Весь этот набор предлагают в России за $11 000.

Устроившись в знакомом салоне, толкаю джойстик коробки и нажимаю педаль акселератора. «Робот» включает сцепление и неторопливо перебирает передачи. На пятой



Разместившиеся в тесном подкапотном пространстве QQ устройства, переключающие передачи и выжимающие сцепление, превратили механическую коробку в «автомат».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
CHERY QQ 0,8 EZdrive

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	3550
ширина	1495
высота	1485
Объем багажника (VDA), л	190
Радиус поворота, м	4,6
Снаряженная масса, кг	900
Полная масса, кг	1275
Макс.скорость, км/ч	130
Топливо	АИ-92
Запас топлива, л	35
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	5,5

Двигатель: бензиновый, Р3, 6 клапанов, 0,8 л, 38 кВт/52 л.с. при 6000 об/мин, 70 Н·м при 3500–4000 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, А5

плетусь за «Газелью». Дорога освободилась – нажимаю педаль в пол. Искусственный интеллект, командующий коробкой, моментально включает третью передачу. Слышен надрывный голосок трудолюбивого моторчика, выкручивающегося до 6500 об/мин. Неожиданно связь между двигателем и колесами прерывается, и «робот» задумывается. Выдержав неприятную паузу, «автомат» переходит-таки на следующую ступеньку, а водитель за резкое пришпоривание наказан рывком.

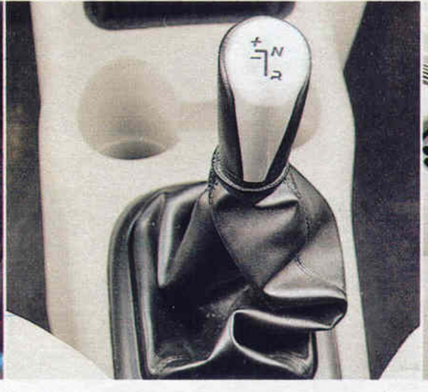
Нажав на кнопку рядом с селектором, перевожу коробку в ручной режим. Фиксированных положений нет, рычаг от себя – переходишь на повышенную передачу, к себе – включаешь пониженную. Приспосабливаться к манере водителя «робот» не умеет, зато и загнать силовой агрегат в запредельные режимы не позволит. Если не трогать джойстик, то мотор выкручивается до ограничителя и с небольшой задержкой перескакивает на следующую ступень. Кстати, передачи можно переключать и в автоматическом режиме. Только в этом случае коробка «подчинится» лишь на некоторое время, а потом опять заработает по своей программе.

«Чери-QQ», вооруженный «автоматом», представляет интересное предложение на рынке. Сегодня за такие деньги не вдруг найдете машину с двумя педалями в богатой комплектации. Что касается недостатков и недоделок… Согласны немного потерпеть? Китайцы все исправят, они быстро учатся. □

Автомобиль предоставлен компанией «ИНКОМ-АВТО».



Жидкокристаллический дисплей на приборном щитке высвечивает включенную передачу.



Рычаг переключения передач сменил джойстик без фиксированных положений. Кнопка выбора режимов – сразу за селектором.



Алгоритм управления светом нелогичен: противотуманки включаются подрулевым рычагом, а фары – колесиком на панели.

ВЕРХОМ НА РОДСТЕРЕ

Сергей Воскресенский. Фото автора и «Мазды»

Настоящий родстер – это как удар хлыста, щелчок затвора или мгновенно передернутой передачи. Сплелись воедино рев звонкого мотора, свист ветра, визг буксующей резины и ни с чем не сравнимое взаимопонимание человека и автомобиля. А еще – лекарство от скуки, слишком размеренной жизни, душевного пресыщения. Интересно, что в англо-русском словаре есть еще одно толкование: roadster – верховая лошадь для дальних поездок. Очень созвучно, тем более что жители туманного Альбиона – большие ценители и того и другого.

Помимо эмоциональных составляющих, настоящего породистого «скакуна» отличают и особые конструктивные решения. Легкий двухместный кокпит, идеальная развесовка по осям и традиционный задний привод, вносящий интригу в манеру поведения автомобиля. О практичности подобного творения рассуждать абсолютно бессмысленно. Скорее это тонко настроенный инструмент, звучащий в унисон с вашими автомобильными фантазиями.





«Мазда МХ-5» как раз из этих культовых созданий, предназначенных в основном для выработки адреналина. Занесенная в 2000 году за свои коммерческие успехи в Книгу рекордов Гиннесса, японская «зажигалка» пользуется устойчивым спросом и поныне. Создатели решили не останавливаться на достигнутом и дополнили традиционную МХ-5 родстером-купе с жесткой складывающейся крышей. По их мнению, сочетание практичности и удовольствия от вождения открытой машины умножит интерес потребителя.

В ПОИСКАХ ОЩУЩЕНИЙ

Ну, недолюбливаю я машины с мягким верхом, в душе понимая, что это скорее недостаток автомобильного воспитания. Какие бы аргументы ни приводили конструкторы и стилисты, есть в черной мягкой тряпочке над головой некий признак незавершенности, недоделанности, несерьезности. Она словно полуфабрикат, зонтик, прикрывающий вас от сюрпризов окружающей среды, но отнюдь не способный защитить от всего остального. Поэтому жесткий, пусть и пластиковый трансформер сразу вселяет ощущение гармонии и с автомобилем, и с самим собой. Так что «купейность» скорее во благо этой необычной и стильной машине.

А как бережно, прямо с родительским трепетом создатели отнеслись к массе новорожденной модели! При всех нововведениях «Мазда МХ-5» потяжелела всего на 37 кг, за которыми немало скрупулезного труда инженеров, опасающихся нарушить выверен-

ное распределение нагрузок. Ведь жесткий верх – это и электропривод, дополнительные усилители, увеличение, пусть небольшое, задней части кузова. Вслед за внешностью были подкорректированы даже настройки подвесок: родстер – инструмент невероятно тонкий. По уверениям инженеров, он сохранил задорную управляемость, став даже комфортнее. Все это нам и предстоит выяснить на крутых виражах австрийских Альп.

ЗДЕСЬ ВАМ НЕ РАВНИНА

Деревья и кустарники остались далеко внизу, при каждой остановке на фотосъемку одышка напоминает о двух с лишним тысячах метров над уровнем моря. А ведь внизу казалось – этот чистейший воздух можно пить, забывая про болячки, городской смог и прочую «экологию». По натужному реву двухлитрового мотора заметно – и ему не хватает кислорода на этой верхотуре. Конечно, двигатель добросовестно пытается выдать все свои 160 «лошадей», временами укладывая стрелку тахометра на семитысячную отметку. Но «растянутая» по передачам коробка заметно остужает пыл родстера, заставляя все время подтыкать передачу пониже.

Машина действительно на удивление охотно заныривает в повороты, цепко держится за выбранную траекторию, позволяет ощутить не только сбалансированность шасси, рулевого управления, но и активную работу заднего самобло-

12 СЕКУНД ДО РОДСТЕРА

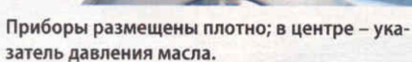


Жесткая крыша при складывании убирается не в багажник, а в отдельный отсек за спинками сидений. Благодаря этому полезный объем грузового отделения остается неизменным. Купе в открытый родстер превращают всего за 12 секунд четыре компактных электромотора, по два с каждой стороны. Увы, по соображениям безопасности трансформация возможна только на месте.



Водительский инструментарий на высоте, а вот все остальное… Жесткий пластик, невнятные крутилки системы вентиляции, бликующая на солнце вставка под дерево.





Приборы размещены плотно; в центре – указатель давления масла.



Сиденье в MX-5 расположено очень низко, поэтому войти и выйти – целая процедура.

кирующегося дифференциала. Есть у MX-5 и такая конструктивная изюминка. И все же мне чего-то не хватает…

Вот на спуске с перевала мы с «Маздой» рванули за группой мотоциклистов. Они тут у себя дома, чувствуется, знают серпантин как свои пять пальцев: вираж, другой, третий… Так и есть, в погоне за пределом своих возможностей родстер вдруг подрастерял упругость, отточенность движений. Немного сбрасываю темп, и вновь «Мазда» превращается в заводное, чуткое существо, радующее игривым поведением в поворотах, но стоит поехать побыстрее, положительные эмоции сменяет чувство неудовлетворенности. И только тогда, словно спохватившись, я начинаю ворчать на тесный салон, крышу, нависающую вплотную над головой, кое-где откровенно посредственную эргономику, неважнецкую обзорность и процесс высадки-посадки, напрочь отбивающий желание прогуляться по магазинам.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	MAZDA MX-5 ROADSTER COUPE 1,8	MAZDA MX-5 ROADSTER COUPE 2,0
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	3995	
ширина	1720	
высота	1255	
база	2330	
колея спереди/сзади	1490/1495	
Радиус поворота, м	5,0	
Снаряженная масса, кг	1192	1207
Полная масса, кг	1365	
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,6	8,3 (8,2)
Макс. скорость, км/ч	200	215
Топливо	АИ-95	
Запас топлива, л	50	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	5,8	6,0 (6,5)
городской цикл	9,9	10,6 (11,2)
смешанный цикл	7,3	7,7 (8,2)
Кузов		
Кол-во дверей/мест	2/2	
Объем багажника (VDA), л	150	
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1798	1999
Степень сжатия	10,8	
Мощность, кВт/л. с.	93/126	118/160
при об/мин	6500	6700
Крутящий момент, Н·м	167	188
при об/мин	4500	5000
Трансмиссия		
Тип	заднеприводная	
Коробка передач	M5	M5 (M6)
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	на двойных поперечных рычагах	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	205/50R16	205/45R17

Один умеет здорово ездить, другой более комфортабелен, универсален и несомненно симпатичнее. Приоритет выбора за потребителем.



СМЯТЕНИЕ ЧУВСТВ

От серпантинов рябит в глазах. После них равнинные участки вызывают желание неспешно катить, наслаждаясь солнцем и ветром – благо при хорошей погоде в родстере и того и другого с избытком. Уже расставлены акценты в сравнении двух моторов 1,8 и 2,0 л. Как и ожидалось, менее мощная версия MX-5 уступает двухлитровой в тяговитости. Зато



БОЛЬШИНСТВО РОДСТЕРОВ УЖЕ ДРУГИЕ. НА ФОНЕ «МАЗДЫ МХ-5» ОНИ УДОБНЕЕ, ВОТ ТОЛЬКО «ЕДИНЕНИЯ ВСАДНИКА И СКАКУНА» В НИХ МЕНЬШЕ...

если крутануть этот мотор от души, то задора у него хоть отбавляй. Да, эта «Мазда» немного попроще, например, здесь нет блокировки дифференциала, однако ощутить, что такое родстер, она тоже позволяет. Вдруг все эти неспешные умозаключения прерываются предложением проехать на машине с мягкой крышей – дескать, почувствуете ли разницу?

Еще какую! Оказывается, здесь теснее, так как ребро жесткости проходит прямо над головой. Куда эффектнее и звуковое сопровождение: рев мотора и свист рассекаемого воздуха беспрепятственно прорываются в кокпит. И вдруг все это становится несущественным, а колкости застревают на языке. В первом же вираже понимаю – вот он, Автомобиль, способный заставить забыть про мелкие и крупные неудобства и даже про разреженный воздух. Да бог с ней, с тряпицей над головой – зато машина словно прильнула к асфальту, превратившись в единое целое с тобой, с дорогой, стала продолжением желаний. Замелькали, слились в серую полосу отбойники по краям дороги, визг шин, скольжение всех четырех колес стали восприниматься как нечто само собой разумеющееся. Вот он, настоящий родстер – жесткий, шумный, бескомпромиссный, заставляющий душу встрепенуться, забыть обо всем, кроме одного – единения с автомобилем.

ШТУЧНЫЙ ТОВАР

Двадцать тысяч – столько МХ-5 планируют продать в Европе в 2007 году; из них 50–100 машин попадут в Россию. Много это или мало? Сложно делать какие-либо прогнозы, но рискну предположить, что и у нас найдутся «ненормальные», готовые выложить $30–35 тысяч за удивительно непрактичный, но очень «драйверский» автомобиль, именуемый «Мазда МХ-5». Главное – не прогадать, ведь на отечественный рынок планируется поставлять обе версии «пятерки»: с мягкой крышей и купе. □



СИМВОЛЫ НОВИЗНЫ И ПОСТОЯНСТВА

Владимир Соловьев. Фото автора и «Рено»

Казалось, совсем недавно «Рено-Символ» заставлял нас привыкать к своему тяжеловатому виду (спасибо вместительному багажнику), и на тебе – отведенные семь лет автомобиль уже прожил на конвейере. Именно об этом я подумал, получив приглашение на презентацию новой модели «Символа». Один рестайлинг автомобиль пережил уже в 2002 году. Ну что ж, значит подошла пора замены. Но каково было мое удивление, когда, прилетев в Венгрию, я увидел до боли знакомые формы…

Спрос на «Символ» не ослабевает. На закономерный в этом случае вопрос: «Нужно ли менять модель?» автопроизводители все чаще отвечают отрицательно. Вот и в «Рено» решили не менять в «Символе» ничего по существу и во второй раз ограничиться в основном косметическими мерами. Однако чтобы подготовить их, в создание производственной базы на заводах разных стран в течение двух лет вложили 16 млн. евро. В зависимости от рынка «Символ» выходит под именем «Рено-Классик», «Рено-Талия» и уж совсем неожиданно – «Ниссан-Платина» величают его в Мексике.

Так что мое ожидание прокатиться в седане на базе «Рено-Клио III» не сбылось. И вряд ли это станет выполнимо в течение двух-трех ближайших лет, пока будет жив обновленный ныне «Символ».

ПРИМЕТЫ ОБНОВЛЕНИЯ

Их не так много. С первого взгляда не определишь элементы, над которыми поработали дизайнеры. Лишь посмотрев внимательнее, отмечаешь новую радиаторную решетку, окрашенный в цвет кузова передний бампер. Особенно изменилась его нижняя часть: четко поделенная на три сектора, она выгля-



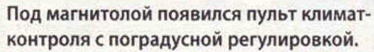
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	RENAULT SYMBOL	
	1,4 V8	1,4 V16
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4191	
ширина	1639	
высота	1440	
база	2473	
колея спереди/сзади	1406/1385	
Радиус поворота, м	5,2	
Снаряженная масса, кг	940	980
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,5	11,2
Макс. скорость, км/ч	170	186
Топливо	АИ-95	
Запас топлива, л	50	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	5,7	5,4
городской цикл	9,7	9,9
смешанный цикл	7,1	7,0
Кузов		
Количество дверей/мест	5/5	
Объем багажника (VDA), л	510	
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	Р4	
Число клапанов	8	16
Рабочий объем, см³	1390	1390
Степень сжатия	9,5	10
Мощность, кВт/л.с.	55/75	72/98
при об/мин	5500	6000
Крутящий момент, Н·м	114	127
при об/мин	4250	3750
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые	
задние	барабанные	
Размер шин	175/65R14	

Окрашенные в цвет кузова бампер и молдинги придали «Символу» законченный вид. Шильдик Renault теперь справа.



Оформление передней панели стало более современным.



Под магнитолой появился пульт климат-контроля с поградусной регулировкой.



Комбинация приборов получила ярко-красную оцифровку. Показания читаются отлично.



Новые обивки дверей – с матерчатыми вставками и карманом для мелочей.



Сохранив прежний 510-литровый объем, багажник, включая крышку, получил ворсистую обивку.

дит современнее и более стильно. Изменился задний бампер, а также крышка багажника. На ее вертикальной стенке в середине фирменного ромба «Рено» появилась кнопка для открывания. Любопытно, как эта кнопка вписалась в логотип «Ниссана» в мексиканской версии «Символа». Ну да ладно, в тех странах, где «Рено» продают как «Рено», а Россия в их числе, такой проблемы не существует.

На тестовом автомобиле молдинги, зеркала и ручки дверей выкрашены в цвет кузова, но в зависимости от уровня отделки они могут быть и черного цвета. В числе новых элементов наружного дизайна следует назвать декоративные колпаки двух видов и алюминиевые пятиспицевые колесные диски. Вот, пожалуй, и все. Да, забыл еще одну деталь – прежде разнесенные по сторонам шильдики на крышке багажника читались Renault Symbol, теперь они поменялись местами. Пустячок, но факт перемен налицо.

Более существенные изменения произошли в салоне. Полностью изменилась пе-

ПРИКАЗАНО ВЫЖИТЬ

Свою родословную «Символ» ведет из турецкого города Бурса, где в 1999 году началось его производство. На следующий год выпуск освоили заводы в Аргентине и Бразилии, а еще через год в Колумбии. В 2002-м сборка «символов» началась в Мексике. За два года до «Логана» модель собирали и на московском «Автофрамосе».

Машина проста, прочна, нетребовательна в эксплуатации и пользуется устойчивым спросом в 64 странах Восточной Европы, Латинской Америки и Северной Африки. С момента запуска в 1999 году продано свыше 500 000 автомобилей.



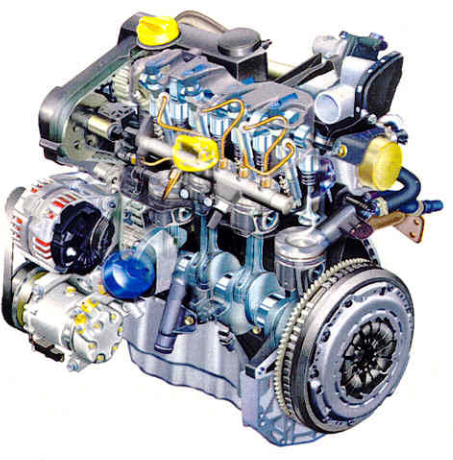
редняя панель, сохранил свои формы только приборный щиток. Но все цифры на нем «покраснели» и на белом фоне читаются лучше. По-новому смотрится центральная консоль. За рычагом переключения передач появилось место для мелочевки. На заказ можно получить кожаную обивку рулевого колеса и рычага коробки.

Новые варианты обивки сидений, иное оформление внутренних боковин дверей. Все смотрится очень живо и создает приятное впечатление.

Но больше мне понравилось то, что обновленный «Символ» предлагает будущим владельцам новое оборудование, которого не было на предыдущей версии ни в какой, даже самой дорогой комплектации. Это климат-контроль, бортовой компьютер, показания которого выводятся на центральный дисплей, и задние электростеклоподъемники. Такого рода оборудование соответствует современным требованиям и все чаще встречается на автомобилях сегмента B.

ПРЕЖНИЕ ЗАСЛУГИ

По технической части изменений не произошло. Силовых агрегатов не прибавилось, прежними остались рулевое управление и ходовая часть. Во всяком случае, для России все остается прежним: двигатели 1,4 л, 8- и 16-клапанные, 75 и 98 л.с. в сочетании с пятиступенчатыми механическими и четырехступенчатыми автоматическими коробками.



Базовый дизель «Рено-К9К» с системой питания «коммон рейл»: объем 1461 см^3, 2 клапана на цилиндр, распредвал в головке блока, степень сжатия 18,8, мощность 48 кВт/65 л.с. при 4000 об/мин и крутящий момент 160 Н·м при 2000 об/мин. С большей степенью наддува развивает мощность 60 кВт/82 л.с. В Россию поставки не планируются – надеемся, это временное ограничение.

Для прочих рынков обновленный «Символ» предлагает полуторалитровые дизели мощностью 65 и 82 л.с. Мне удалось поездить на самом маломощном из них. Скажу честно, понравилось, но за державу стало обидно.

Ради чистоты эксперимента пересаживаюсь в машину с двигателем 98 л.с. и пятиступенчатой коробкой – это одна из наиболее популярных версий на российском рынке. Регулирующееся по высоте кресло позволяет довольно комфортно устроиться за рулем, который, увы, как и раньше, продольной регулировки не имеет. Органы управления расположены привычно. Новоявленная кнопка бортового компьютера в торце рычажка управления стеклоочистителями и омывателем при нажатии выдает дистанцию до заправки, расход топлива, среднюю скорость.

Организаторы презентации, наверное, специально предложили извилистые дороги с дефектным кое-где покрытием – такое бывает и в обжитой Европе – специально, чтобы подчеркнуть энергоемкость подвески, ее способность эффективно гасить колебания и одновременно удерживать автомобиль от излишних кренов на поворотах. «Символ» ни удивил, ни разочаровал. По-прежнему я считаю, что его подвеска для российских условий подходит как нельзя лучше.

А с каким достоинством и легкостью «Символ» минует железнодорожные переезды, в то время как другие легковушки судорожно трясутся на каждом стыке! Так что решение оставить в подвеске все как есть было самым мудрым и экономически оправданным.



ЛЕГКИЙ РЕСТАЙЛИНГ «СИМВОЛА» ОБОШЕЛСЯ «РЕНО» В 16 МЛН. ЕВРО. РОССИЙСКИЙ ПОКУПАТЕЛЬ ЗАПЛАТИТ ЛИШНИЕ ПАРУ СОТЕН ДОЛЛАРОВ.

А вот с рычагом переключения передач нужно что-то делать. При сбросе и нажатии педали газа он также дергается вперед-назад. Нет, до самопроизвольного выключения передачи не доходит, но впечатление о машине страдает. (К слову, такое же явление наблюдается и на более дорогих моделях «Рено».)

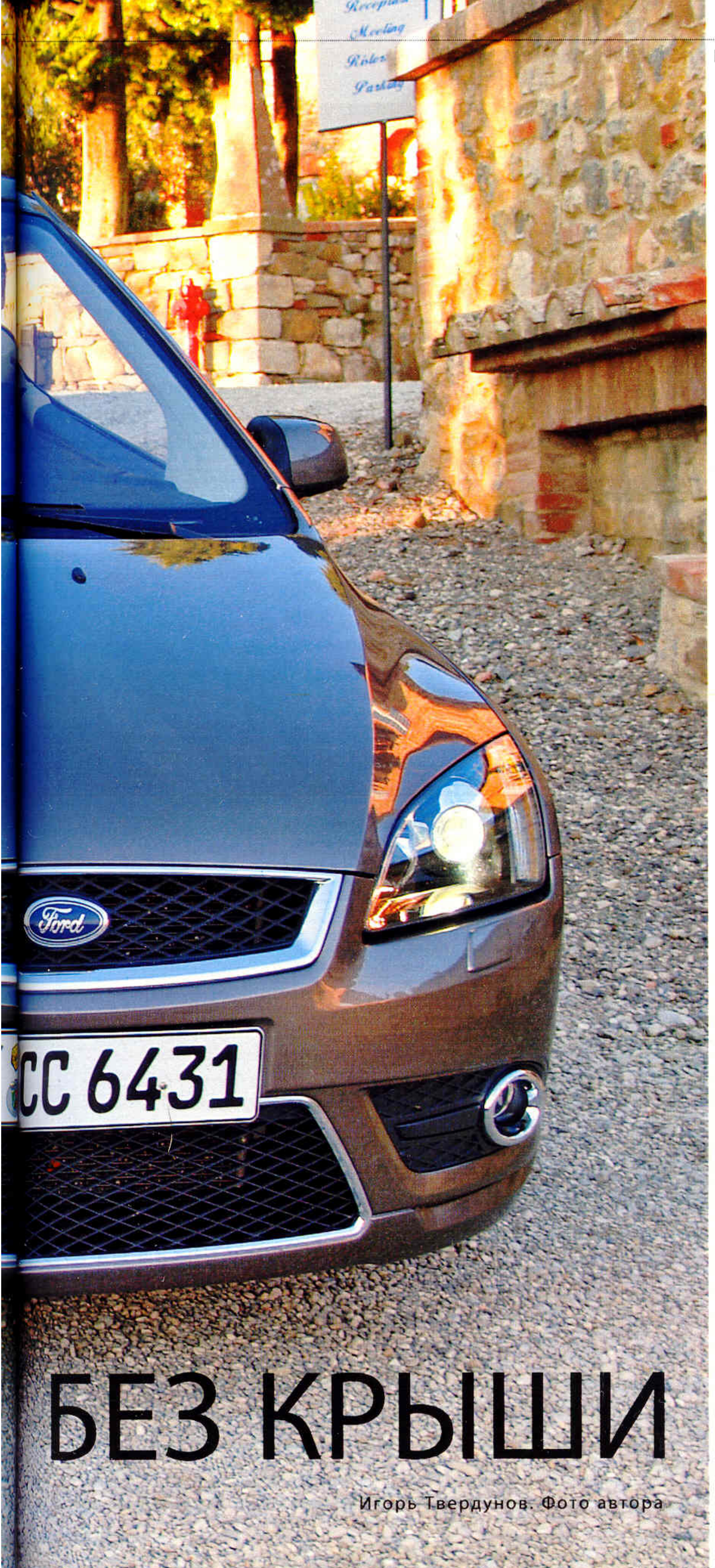
Двигатель тяговит. Он спокойно разгоняет «Символ» с довольно низких оборотов, прощая запоздалое переключение на пониженную передачу. Но перешагнув рубеж 3500 оборотов, проявляет особую резвость. Так что любителей надавить на газ этот моторчик не разочарует.

Подводя итог общения с обновленным «Символом», могу с уверенностью сказать: автомобиль сохранил все лучшие черты предшественника, стал привлекательнее внешне, прибавил по части отделки салона и комфорта на борту.

Возможно, кто-то посчитает, что изменения лишь символические. Но символично и то, что, постоянно совершенствуясь, модель сохраняет привлекательную цену: как мне сообщили в «Рено», прибавка здесь будет тоже символической. Новый «Символ» на российском рынке предложат от $11 999 – всего на две сотни больше по сравнению с прежней моделью. □



ВДОГОНКУ –



БЕЗ КРЫШИ

Игорь Твердунов. Фото автора

Мода – настоящий диктатор: хочешь выглядеть современно – беспрекословно следуй ее требованиям. В компактном классе автомобилей прятать жесткую крышу в багажник затеяли «Пежо» и «Рено». Понятное дело, французы – известные законодатели мировой моды. За ними в модную струю пристроились «Опель» и «Фольксваген». А теперь вдогонку бросился «Форд», создав купе-кабриолет на базе второго «Фокуса».

«ФОКУС» ПО-ИТАЛЬЯНСКИ

Где представлять такую машину, когда за окном осенняя слякоть? Конечно, на юге – какой интерес прятаться от холода и дождя под крышей, когда едешь не просто в купе, а еще и кабриолете. Италия – отличное место: тепло, сухо, красиво. Да и выбор дорог здесь – от широких автострад до узких горных серпантинов. К тому же «фордовский» купе-кабриолет делают именно здесь, на Апеннинах, заводом «Пининфарина». За шасси, двигатель, трансмиссию отвечали инженеры «Форда». А вот к кузову приложили руку итальянцы.

Создать автомобиль без крыши – непростая инженерная задача. Она еще усложняется, когда его разрабатывают не с чистого листа, а на базе серийной закрытой машины. Срезать крышу несложно, но что останется от жесткости кузова, а значит, управляемости? Кузов надо усиливать, а как? У «Фокуса», например, от серийной машины сохранили лишь переднюю часть кузова, до дверей. Дальше «по ходу» все кузовные элементы усилены, в конструкции применено несколько марок высокопрочной стали. В задней части организована силовая коробка: пол с усилителями, мощные центральные стойки, поперечина за спинками сидений… Конструкция должна быть легкой, технологичной, да и о цене забывать не стоит. В итоге создателям купе-кабриолета удалось решить поставленную задачу: кузов получился жестким и легким.

Автомобиль такого типа немыслим без стильной, запоминающейся внешности – таковы законы жанра. Открытый «Фокус» постарался им соответствовать. Задняя часть машины совершенно оригинальная, не имеет ничего общего с прародителем. В свою очередь, передок сильно изменился благодаря новому бамперу. Линия стекол поднимается в задней части, охватывая спинки задних сидений своеобразным «воротником».

Спереди купе-кабриолет отличается от других «фокусов» оригинальным бампером.

Кстати, у представленного ранее концепта эта линия была горизонтальной. То ли дизайнерам разонравилось, то ли конструкторы вмешались…

Механическая часть машины – сборная из разных «фокусов». Три двигателя: бензиновые «Дюратек» рабочим объемом 1,6 и 2,0 л и двухлитровый дизель. Последний, кстати, по мощности мало уступает бензиновому коллеге. Зато по крутящему моменту оставляет его далеко позади. Чтобы придать ходовым качествам машины спортивные нотки, в подвеске использованы элементы заряженного «Фокуса ST».



Если бы не голубой овал, ни за что не догадаться, что впереди едет «Форд». А с «Фокусом» и подавно ничего общего.

ПОСПЕШАЙ НЕ ТОРОПЯСЬ

Презентации нерядового автомобиля полагался необычный антураж. Тест-драйв начинался от ворот итальянской военной авиабазы под рев взлетающих истребителей «Еврофайтер». Интересно, конечно, но двинем-ка мы подальше от этих вояк, в горы, на узкие серпантины – к виноградникам, овечкам, оливковым рощам. Опустим крышу, насладимся чудесной природой и получим свежие впечатления…

«ФОРД» НЕ ОСТАЛСЯ В СТОРОНЕ ОТ УВЛЕЧЕНИЯ КУПЕ-КАБРИОЛЕТАМИ. СОЗДАННАЯ НА БАЗЕ «ФОКУСА» МАШИНА СО СКЛАДНОЙ ЖЕСТКОЙ КРЫШЕЙ ОСТАВИЛА ПРИЯТНОЕ ВПЕЧАТЛЕНИЕ.

Ну, насчет свежих впечатлений я, пожалуй, погорячился. Да, небо над головой и легкий ветерок нам, северянам, непривычны. А в остальном быстро узнается добрый знакомый – «Форд-Фокус». Знакомый двухлитровый бензиновый мотор: тяговитый, эластичный, быстрый, но в паре с «растянутой» коробкой передач кажется немного задумчивым, особенно в горах. Для такого автомобиля хотелось бы двигатель более взрывного характера. Знакомо



Для купе-кабриолета разработаны особые цветовые сочетания в отделке салона.



Сиденья установлены несколько ниже, чем в обычном «Фокусе». Задний диван двухместный и, конечно, теснее, чем в хэтчбеке.



При опрокидывании обитателей салона страхуют подъемные дуги безопасности.



«Пининфарина» участвовала в разработке машины. И производят ее на заводе в Турине.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	FORD FOCUS COUPE-CABRIOLET		
	1,6	2,0	2,0TD
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4509		
ширина	1834		
высота	1456		
база	2640		
колея спереди	1535		
сзади	1531		
Радиус поворота, м	5,2		
Снаряжен. масса, кг	1492	1544	1631
Полная масса, кг	1870	1950	2045
Время разгона 0-100 км/ч, с	13,6	10,3	10,3
Макс. скорость, км/ч	182	208	205
Топливо	АИ-95	АИ-95	ДТ
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	5,8	5,7	4,9
городской цикл	9,4	10,6	7,7
смешанный цикл	7,1	7,5	5,9
Кузов			
Кол-во дверей/мест	2/4		
Объем багажника (VDA), л	534/248		
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	Р4		
Число клапанов	16	16	16
Рабочий объем, см^3	1596	1999	1997
Степень сжатия	11,0	10,8	18,0
Мощность, кВт/л.с.	74/100	107/145	100/136
при об/мин	5500	6000	4000
Крутящий момент, Н·м	150	185	320
при об/мин	4000	4500	2000
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	М5		М6
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	многорычажная		
Рулевое управление	реечное с электрогидравлическим усилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	205/55R16, 205/50R17, 225/40R18		

поведение на дороге: понятное и предсказуемое, очень надежное, но все же без изюминки. Тот же руль: машина послушно и быстро прописывает повороты, а вот обратной связи немного не хватает. Подвеска заметно плотней и жестче, чем у обычного «Фокуса», но значительно комфортней, чем на заряженном ST. В общем, купе-кабриолет оставил впечатление скорее не спортивного автомобиля, а добротной, стильной, довольно быстрой и удобной машины на каждый день. Этакий здоровяк-красавчик, немного с ленцой, весь такой расслабленный.

ДИЗЕЛЬ КАК СРЕДСТВО ОТ СКУКИ

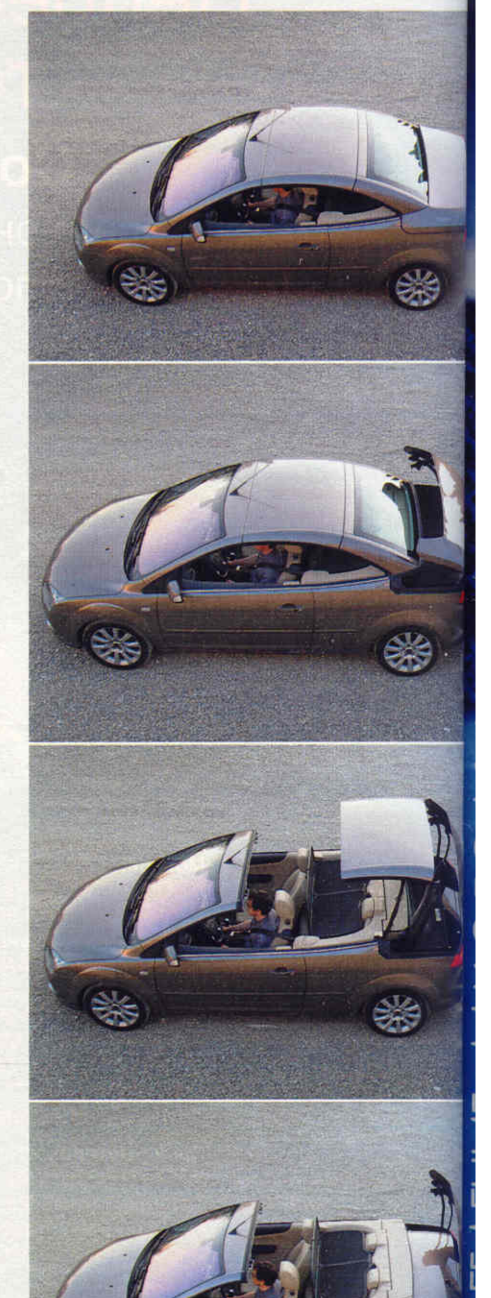
Наутро все мои умозаключения и ассоциации разрушил... дизель. Да-да, нынче дизельные моторы сплошь и рядом интересней, живей бензиновых собратьев. Конечно, если двигаться спокойно, не торопясь, ничего особенного не почувствуешь – тот же «Форд», что и вчера. Но стоит поехать побыстрей, все меняется. Мотор охотно набирает обороты и при этом поражает отличной тягой. Дизельный «Фокус» несется вверх по серпантину, набирая скорость там, где бензиновый спокойно карабкался. Только успевай перещелкивать передачи шестиступенчатой коробки. Все-таки «заводной» мотор – это очень важно! С ним даже руль кажется более острым и подвеска более плотной. При этом машина с дизелем столь же тихая, да и вибрации чувствуются лишь на холостом ходу.

БЕЗ КРЫШИ НАД ГОЛОВОЙ

Если вам говорят, что в современном кабриолете с открытым верхом можно наслаждаться работой климатической установки, то это ... почти правда. Потоки воздуха организованы так, что ветер на ходу не развевает шевелюру (если она, конечно, есть). Разве что верхняя ветвь ремня безопасности на высокой скорости вибрирует от набегающего потока воздуха и стучит по плечу. Да еще в ухо дует, несмотря на забортную жару. Если поднять боковые стекла, становится совсем хорошо: ничего не шумит и ниоткуда не дует.

С поднятой крышей на передних сиденьях столь же удобно, просторно и комфортно, как и в обычном «Фокусе». Хотя крыша здесь пониже – нужно было создать стремительный силуэт. Узкий задний диван рассчитан на двоих: все-таки перед нами купе – стиль здесь куда важнее практичности. Хотя ее-то автомобиль как раз не лишен. Пример тому – вместительный багажник. Даже при сложенной крыше для поклажи все равно остается около двухсот пятидесяти литров.

Идиллические пейзажи Тосканы вновь сменились зелеными ангарами военной базы и каруселью боевых самолетов в небе. Мы летим домой, попрощавшись с новым «Фокусом». Правда, ненадолго: купе-кабриолет будет продаваться в России по цене от $31 400 до 39 100. Ведь летом и у нас бывают солнечные дни. А зимой можно поднять крышу. □

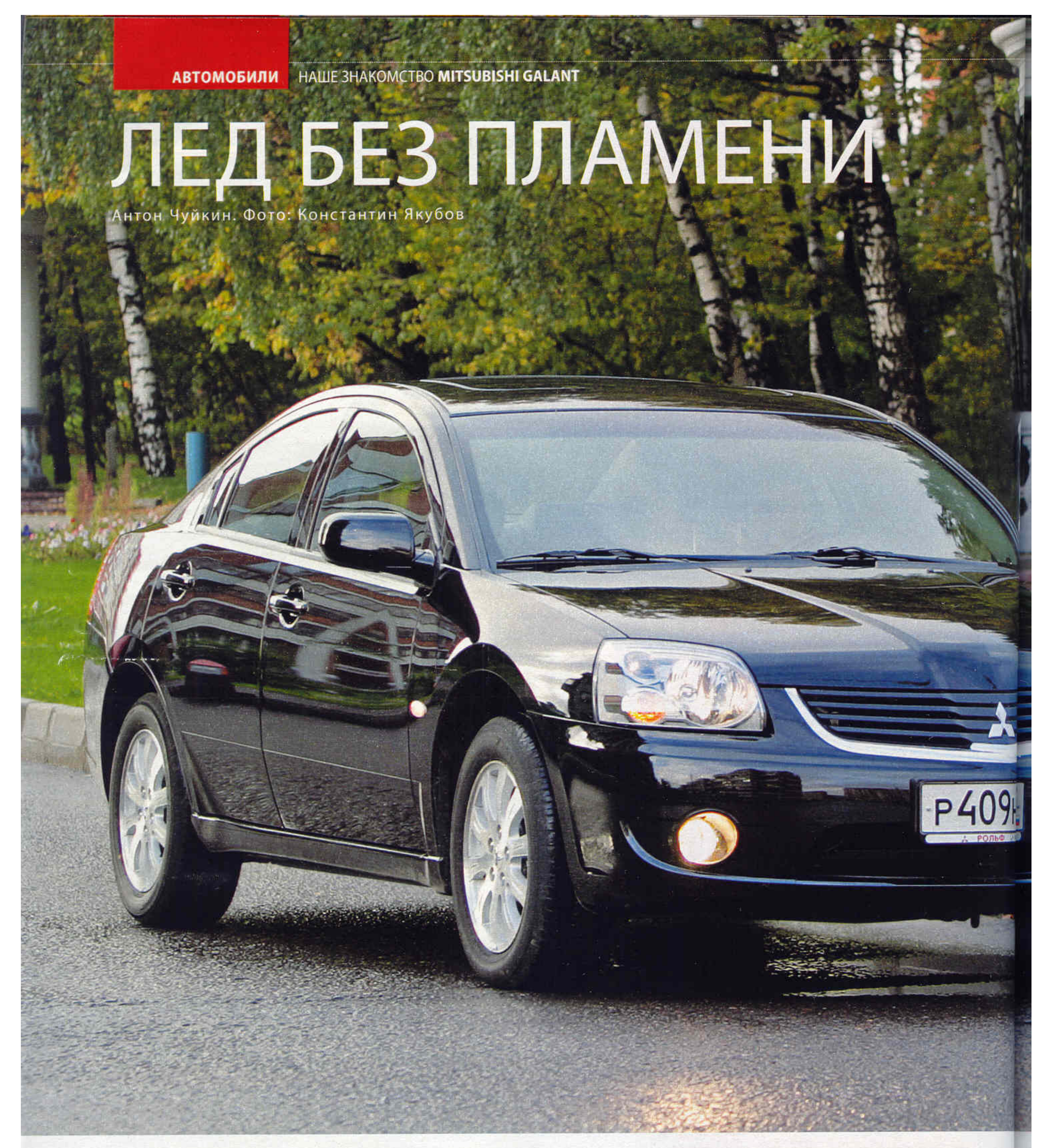


ОТ КУПЕ К КАБРИОЛЕТУ

Убрать или поднять крышу можно только на стоящем автомобиле за 29 секунд. Складыванием-подъемом заведуют 5 гидроцилиндров, 3 электродвигателя и 11 датчиков. Масса подвижных деталей крыши – 68 кг, почти на 30 кг меньше, чем у моделей-аналогов. В сложенном положении она сокращает объем багажника более чем вдвое: от 534 л остается лишь 248. Но все равно это лучший показатель среди конкурентов. Жесткость кузова на кручение с поднятой крышей почти в два раза выше, чем с опущенной.

ЛЕД БЕЗ ПЛАМЕНИ

Антон Чуйкин. Фото: Константин Якубов



MITSUBISHI GALANT

Седан бизнес-класса девятого поколения стартовал в США в 2004 году; в России представлен на Московском автосалоне в сентябре 2006-го.

- **Двигатель:** бензиновый 2,4 л (158 л.с.).
- **Коробка передач:** 4-ступенчатая автоматическая.
- **Комплектации:** Intense, Instyle.
- **Цена:** $31 600–33 700.
- **Тестовый автомобиль:** комплектация Instyle, $33 700.

Первая поездка на новом «Галанте» пришлась на вечер. Вспыхнули ярким (даже чересчур) «голубым льдом» приборы, зажужжало и сдвинулось вперед сиденье, чуть повернулись зеркала – я готов ехать, привыкать и осваиваться не приходится…

Во-первых, интерьер по большей части скрыт сумраком, во-вторых, то, что видно, подчинено законам практичности. Настолько, что ощущений свежести и неординарности, которые так любят подчеркивать в каждой новой модели ее создатели, нет и в помине.

УДАЧНОЕ СОЧЕТАНИЕ

Миную переулки, вливаюсь в довольно плотный поток и на первом же светофоре прихожу в восторг: как здорово работает пара «мотор-автомат»! Они понимают друг друга с полуслова, мгновенно подстраиваются под ваш стиль вождения и позволяют



ехать не просто уверенно, но с огоньком. Заглянем в пресс-релиз... ну да, две самые интересные подробности касаются как раз силового агрегата. Во-первых, технология MIVEC (Mitsubishi Innovative Valve Timing & Lift Electronic Control) управляет фазами газораспределения и высотой подъема клапанов, что обеспечивает мотору отличную приемистость и эластичность. Во-вторых, автоматическая коробка передач снабжена элементами искусственного интеллекта, она подстраивается под манеру водителя, на спусках при торможении двигателем переходит на пониженные передачи, учитывает положение педалей и руля. Итог – самые лестные высказывания наших экспертов в адрес силового агрегата, удобного и «энергичного».

«Галант» собирают и продают в Америке, мы – первая для машины страна Старого Света. К чему я это вспомнил? Да к тому, что только что проскочил трамвайные пути и сейчас подумываю развернуться, чтобы вновь порадоваться превосходной работе подвесок. Автомобиль катится по-американски мягко и плавно, неровности ему нипочем, при этом он совершенно не «расплывается» по дороге, реагируя на действия водителя без промедления. Точный, предсказуемый и комфортный – редкое и удачное сочетание.

Кстати, несмотря на табличку «Сделано в США», «Галант» для России не является точной копией американского. Адаптация потребовала более трех сотен изменений,

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
MITSUBISHI GALANT

Общие данные

Размеры, мм:

длина	4865
ширина	1840
высота	1485
база	2750
колея	1570
Радиус поворота, м	6,1
Снаряженная масса, кг	1560
Полная масса, кг	1985
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,5
Макс. скорость, км/ч	200
Топливо	АИ-92
Запас топлива, л	67
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	7,2
городской цикл	13,5
смешанный цикл	9,5

Двигатель: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2378 см³, 116 кВт/158 л.с. при 5500 об/мин, 213 Н·м при 4000 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, А4

Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 215/60R16

Плохую дорогу на «Галанте» лучше одолевать задним ходом: высокий хвост минует все неровности. Погрузочная высота по современным меркам великовата.



Добротный, лишенный раздражающих факторов интерьер демонстрирует победу практичного подхода над изысками, ставшими нормой в иных моделях бизнес-класса.

Слишком просто оформлена консоль? Зато не надо изучать гроссбух инструкции, чтобы освоить магнитолу и климат-контроль.





В темноте яркость подсветки цвета blue ice, а попросту голубой, приходится уменьшать. Типично американская штучка – надпись fuel door со стрелочкой напоминает, что бак слева.



Ногам просторно, с боков свободно, в головах низковато. Выходя, приходится кланяться покатой крыше. Хотите сесть втроем? Ненадолго можно, а вообще узкое среднее место – скорее запасное.

в частности, помимо обязательной замены светотехники, увеличен дорожный просвет. Под мощной лыжей внизу моторного отсека 165 мм – неплохо; правда, еще лучше здесь была бы полноценная защита.

ХОЧУ ИЗЛИШЕСТВ!

Хорошо, что никто не видел моего позора! Отработанный маневр въезда в гараж мы с «Галантом» провалили – длинный нос едва не уперся в стойку ворот. На следующий день я едва вписался в знакомый разворот на проспекте, неожиданно для себя вывалившись в правый встречный ряд! Радиус поворота явно выбирали для американских просторов – 6,1 м по колесу, 6,5 по бамперу – у одноклассников меньше на полметра-метр!

«Галант» относится к бизнес-классу – добро пожаловать на заднее сиденье. Вчерашний сумрак не скрывал, увы, ничего интересного: двухместный, судя по числу подголовников и профилю, диван не вызывает ни приятных, ни негативных эмоций. Кстати, передние сиденья тоже «никакие». Вернемся назад, отметим не самую свободную посадку – низкая крыша давит – и пойдем к багажнику. Как бы его открыть? Ручку заменяет кнопка на ключе зажигания, с легким щелчком крышка идет вверх на пару сантиметров, а дальше – хватайтесь за край.

Бесхитростная ручка включателя света, самый обычный



Затейливой формы багажник предлагает доступ в салон через люк в подлокотнике. Высокий пол извиняет спрятанная под обивкой полноразмерная запаска.



Двигатель объемом 2,4 л снабжен системой MIVEC – управлением фазами и высотой подъема клапанов. Но самая примечательная деталь под капотом – табличка «Сделано в США».

ключ зажигания, самые простые стеклоподъемники без режима «авто».

М-да, для бизнес-класса что-то многовато простых решений, хочется изыска и, представьте, даже излишеств. Очевидно, сказывается специфика американского рынка, на который изначально нацелен этот «Мицубиси». В этом есть несомненные плюсы – помимо упомянутых выше, например работа на 92-м бензине. И кстати, о цене – в США за «галанты» с 2,4-литровыми моторами просят чуть меньше 20 тысяч долларов! У нас «корейцы» стоят дороже…

Поклонники предыдущего изящного «Галанта» дружно высказывают разочарование внешностью новичка. Зато многие нынешние владельцы популярных «лансеров» наверняка захотят подняться выше – ведь теперь лесенка моделей «мицубиси» получила недостающую ступеньку в виде большого седана бизнес-класса. □

MITSUBISHI GALANT – МАРКА ЯПОНСКАЯ, СБОРКА АМЕРИКАНСКАЯ, РЫНОК РОССИЙСКИЙ. УДОБНЫЙ И ОТНОСИТЕЛЬНО ДОСТУПНЫЙ АВТОМОБИЛЬ, ТОЛЬКО НАПОМИНАЕТ ОН ОБ ЭТОМ СЛИШКОМ ЧАСТО.



Прекрасно согласованные мотор и автоматическая коробка, неплохая динамика, комфортная подвеска, достойная управляемость, 92-й бензин.



Отсутствие ярких черт во внешности и интерьере, низковатый сзади салон, большой радиус поворота.



ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



NISSAN TEANA
$29 900–43 990

Близкий по размерам автомобиль, в отличие от «Галанта», в Америке не продается, зато присутствует на японском рынке. На выбор – двигатели 2,0–3,5 л. Версия с мотором 2,3 л в максимальной комплектации обойдется почти в 37 тыс. долл. – оригинальные решения (в первую очередь в интерьере) стоят недешево.

ЗР, 2006, № 10



VOLKSWAGEN PASSAT
$25 296–51 322

Немецкий визави короче на 110 мм, зато предлагает широчайшую гамму моторов (в том числе дизели), трансмиссий (включая полноприводную), опций; доступен универсал. Схожая с «Галантом» версия с бензиновым двигателем 2 л (150 л.с.) обойдется примерно в 32 тыс. долл.

ЗР, 2005, № 11

ДЮЙМ АНФАС И В ПРОФИЛЬ

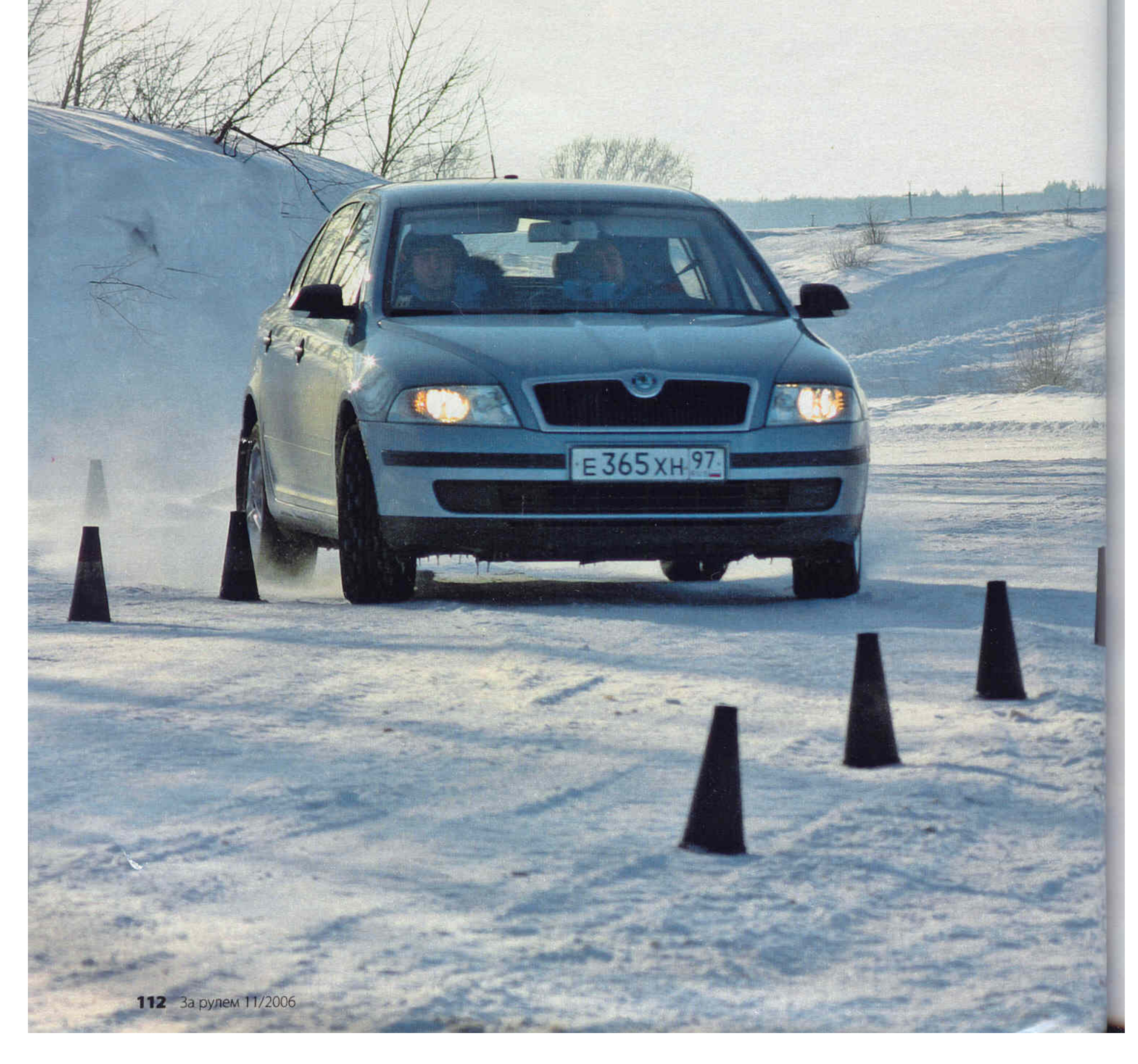
Сергей Мишин

Сегодня в моде шины больших размеров, и этому есть вполне логичное объяснение. Скоростному автомобилю нужны хорошие тормоза, а их в маленькие колеса не втиснешь. Вот и получается, что увеличение диаметра колес – мера отчасти вынужденная. Тринадцатидюймовые шины понемногу сдают позиции 14-дюймовым. И даже самый популярный в России иномарочный размер 195/65R15 плавно вытесняется наступающим 205/55R16.

Мы решили проверить, как влияет на характеристики автомобиля переход с пятнадцати на шестнадцать дюймов в зимних шинах: что выигрывает, а что теряет владелец?

Шины одной модели «Нокиан-Хаккапелита 5», автомобиль «Шкода-Октавия А5», для которого оба размера – штатные. Испытания проведены после тщательной обкатки по традиционной методике ЗР. Результаты замеров и оценки приведены в таблицах.

Как видим, убедительной победы одних шин над другими не получилось. В чем-то впереди оказался «пятнадцатый» размер, зато «шестнадцатый» взял свое в другом. Хорошие шины, летние или зимние, – всегда компромисс. Одновременно улучшить все свойства практически невозможно. Подтягивание одних показателей влечет за собой ухудшение других.



РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ

Испытания проводились при температуре воздуха от -11 до -17°С. Состояние дороги: лед, укатанный и рыхлый снег, сухой асфальт

Показатель	195/65R15	205/55R16	Разница, %	Комментарии
Тормозной путь на льду (55–5 км/ч), м	61,1	**60,8***	0,5	Разница менее 1% – практически одинаковые результаты обеих шин
Тормозной путь на снегу (55–5 км/ч), м	**29,7**	30,2	1,7	Разница менее 2% – шины одного уровня. Более широкая шина слегка всплывает в снегу
Тормозной путь на асфальте (65–5 км/ч), м	24,9	**24,2**	2,9	Различие более 2% говорит о преимуществах одной шины перед другой. Здесь, наоборот, чем шире – тем лучше
Время разгона на льду (0–50 км/ч), с	**14,7**	15,5	5,4	Преимущества одного размера перед другим очевидны. Большее удельное давление обеспечивает лучшее сцепление на льду
Время разгона на снегу (0–50 км/ч), с	**7,4**	7,7	4,1	Различие более 2%. Здесь, как и при торможении, широкая шина всплывает на заснеженной дороге
Скорость при «переставке» на плотном снегу, км/ч	**47,3**	46,0	2,8	Различие более 2%. И здесь причина в расхождениях – разное удельное давление
Время прохождения ледяного круга внатяг, с	21,6	**21,3**	1,4	Шины практически одинаковы. В боковом направлении, когда мягкий протектор помогает шипам, более широкая покрышка обеспечивает лучшие сцепные свойства
Время прохождения ледяного круга с буксованием, с	22,2	**21,1**	5,2	Преимущества одного размера перед другим очевидны. Причина та же, что и в предыдущем упражнении
Расход топлива на V передаче при скорости 90 км/ч, л/100 км	6,5	**6,4**	1,6	Некоторая экономия объясняется тем, что шины более низкого профиля меньше деформируются при качении
Расход топлива на V передаче при скорости 120 км/ч, л/100 км	8,3	**8,2**	1,2	Разница менее 2% – шины одного уровня. И здесь разница возникает из-за разной высоты профиля. Не забудем, что широкие шины ухудшают аэродинамику автомобиля

**Цветом выделен лучший результат.*

ЭКСПЕРТНЫЕ ОЦЕНКИ*

Показатель	195/65R15	205/55R16	Комментарии
Управляемость автомобиля	9	9	У «Шкоды» на шинах 205/55R16 реакции на льду и асфальте чуть-чуть лучше
Удобство управления торможением	**9**	8	С шинами 195/65R15 контролировать торможение без ABS удобнее. Впрочем, электроника делает эту разницу несущественной
Удобство управления разгоном	9	9	Различий не отмечено
Уровень шума	7	**8**	205/55R16 шумит меньше – более широкая резина «прячет» в себе шум шипов
Плавность хода	**9**	8	195/65R15 на асфальте и льду мягче. Шины с низким профилем жестче, потому менее комфортны
Курсовая устойчивость на заснеженной дороге	**9**	8	195/65R15 на заснеженной дороге лучше держит прямую. Более широкие шины заставляют машину слегка рыскать по снегу
Курсовая устойчивость на асфальте	8	**9**	У 205/55R16 на асфальте курсовая устойчивость лучше. На «узких» шинах «Шкода» слегка плавает по полосе
Проходимость	**9**	8	195/65R15 заметно уверенней движутся в глубоком снегу. У более широких шин большое сопротивление – чувствуется нехватка крутящего момента. Возможно, с более мощным мотором расклад изменится

**В соответствии с тестами шин (ЗР, 2005, № 3) по 10-балльной шкале.*

Чем хорош размер 195/65R15? У этих шин чуть лучше торможение на снегу, заметно лучше разгон на снегу и на льду, боковое сцепление при «переставке» на укатанном снегу. Кроме того, более информативно торможение без электроники, лучше плавность хода, а также проходимость в глубоком снегу.

А в чем выигрывают 16-дюймовые? Совсем немного в боковых сцепных свойствах на льду на грани скольжений, причем при переходе в скольжение преимущество увеличивается. Также они чуть лучше тормозят на асфальте и экономят топливо. Хотя, что такое 100 граммов на 100 километров? Кто заметит сэкономленный литр топлива, когда потрачено сто? Совсем чуть-чуть лучше управляемость, но только на льду и асфальте. Из более заметных отличий – меньше шум и четче курс на асфальте.

Зато ценой 16-дюймовая шина существенно превосходит свой 15-дюймовый аналог (в среднем 6200 руб. против 4700 за штуку).

Стоят ли таких затрат несколько процентов выигрыша в некоторых упражнениях?

Тем не менее тест наглядно показал, как совсем незначительное изменение размера влияет на эксплуатационные характеристики шины одной и той же марки. ▫

НАШИ РЕКОМЕНДАЦИИ

У «пятнадцатых» есть некоторое преимущество перед «шестнадцатыми» в снеговых дисциплинах. Потому рекомендуем отдать им предпочтение, если в вашем «дорожном меню» заснеженные дороги – основное блюдо. А тем, кому больше приходится ездить по очищенному и/или обледенелому асфальту, стоит выбрать более широкие «низкопрофильные» покрышки. Если, конечно, вы не уделяете чрезмерного внимания экстерьеру автомобиля. Ведь аргумент «хочу!» не поддается конструктивному анализу.

РАБОТА НА ИЗНОС

Сергей Воскресенский.
Фото: Георгий Садков

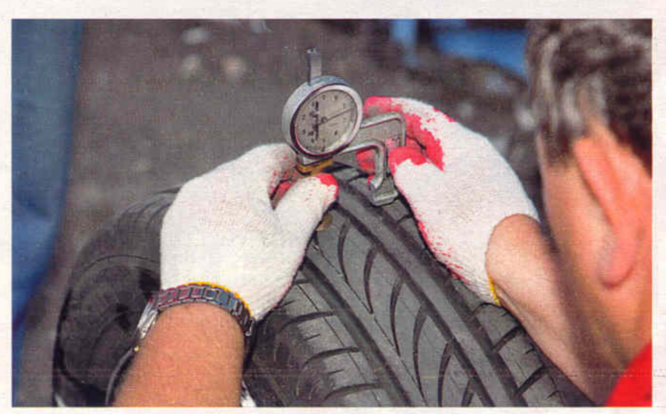
МЫ ВПЕРВЫЕ ПРОВЕЛИ РЕСУРСНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ДВУХ ШИН! ПОЧТИ НЕДЕЛЬНЫЙ СПОР ВЫИГРАЛИ ШИНЫ «МИШЛЕН-ЭНЕРДЖИ», КОТОРЫЕ ОКАЗАЛИСЬ ЛУЧШЕ, ЧЕМ «НОКИАН-NRHI», ПРИСПОСОБЛЕНЫ К РОССИЙСКИМ ДОРОГАМ.

Четыре-пять тысяч километров на «максималке», и все – шины полностью выработали ресурс! Вы недоверчиво качаете головой, однако это так. При движении с высокой скоростью покрышки «съедаются» ничуть не меньше, чем на других специальных испытаниях. Уникальная возможность проверить износостойкость двух популярных на нашем рынке шин «Мишлен-Энерджи» и «Нокиан-NRHi» представилась во время первенства «60 часов за рулем» (ЗР, 2006, № 10).

ЗАМЕТКИ НА АСФАЛЬТЕ

На первый взгляд, сравнение не совсем корректное. «Мишлен» – громадный концерн, заводы которого разбросаны по всему миру. Собственные плантации гевеи (каучукового дерева), полигоны и исследовательские центры, предприятия по производству текстиля, металлокорда. Продукция с фигуркой Бибендума для многих служит эталоном качества, носителем передовых технологий.

Финны о таком размахе могут только мечтать – масштабы производства явно скромнее. Хотя у фирмы есть свои секреты, ведь «Нокиан» – общепризнанный лидер по части зимних шин. Однако за последние годы у финнов и в летней гамме появилось несколько удачных моделей. Похоже, компания сделала весьма заметный рывок в этом направлении. А коли так – к барьеру. Тем более что выбранные для сравнения покрышки на отечественном рынке находятся примерно в одной ценовой группе.



Проверка состояния шин и глубины протектора – обязательные ежевечерние процедуры.

Итак, на три автомобиля – «КИА-Спектра», «Шевроле-Ланос» и «Чери-Амулет» – по два комплекта шин предоставили «Мишлен» и «Нокиан». Примкнувшую к ним заднеприводную «Волгу» решили отправить на кольцо вне зачета. Ей приобретаем в магазине шесть (чтобы хватило на всю гонку) покрышек той же модели «Нокиан-NRHi». Заодно сравним, отличаются ли покупные шины от присланных из Финляндии.

Чем быстрее автомобиль проходит круги на скоростном кольце Дмитровского полигона, тем интенсивнее изнашивается «резина». Это доказали «Спектра» и «Волга» – самые быстрые автомобили нашей четверки. Кроме того,

на износ влияют шероховатость асфальта, многочисленные неровности дорожного полотна, да и просто приспособленность шасси к таким режимам движения. Ускоряет износ шин и своеобразная форма скоростного кольца – примерно 2/3 маршрута автомобили едут по дуге, когда углы поворота руля доходят до 15–20 градусов.

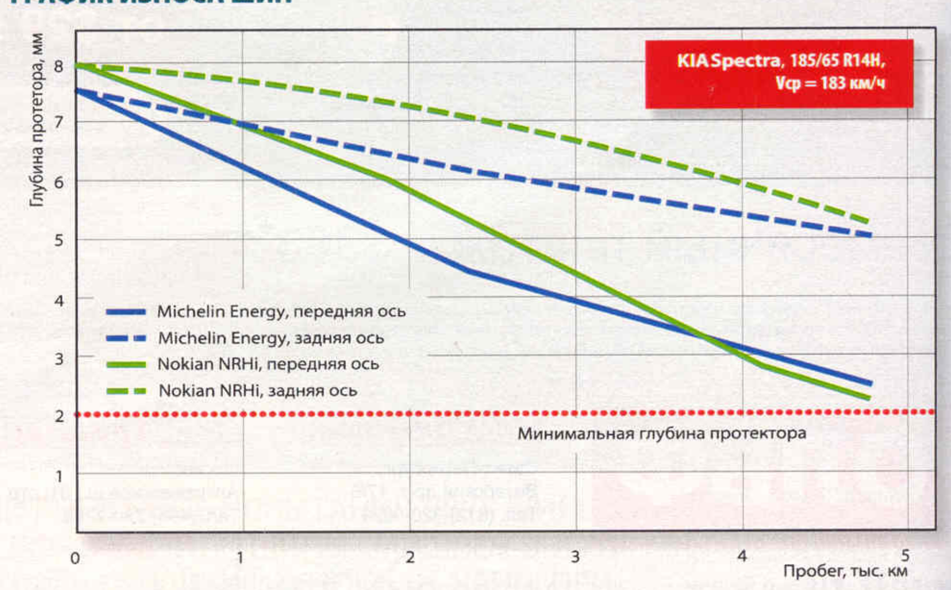
Каждый комплект покрышек с учетом смены направления движения должен отработать по два рабочих дня (чуть более суток в движении) или около 5000 км. Естественно, колеса строго ориентированы по месту расположения на автомобиле: левое, правое, переднее, заднее. Глубину протектора контролируем ежедневно, также детально осматриваем шины, оцениваем биения и выявляемые дефекты. Кроме того, перед началом и по окончании заездов замерим сцепные свойства шин на сухом и мокром покрытиях.





На индикаторе износа с одной стороны цифра 2, с другой – 3. Неравномерным износом грешили все шины «Нокиан», установленные на передних колесах.

ГРАФИК ИЗНОСА ШИН



ВПЕЧАТЛЕНИЯ С КОЛЕС

«Волга» истирала свои шины «Нокиан» прямо на глазах. В начале второго дня водители начали жаловаться на сильную вибрацию руля. Ближайший пит-стоп выявил окончательно окривевшее переднее колесо и, словно в довесок к этому, изношенные до индикатора задние. Невероятно: думали ведь, что шести колес «Нокиан» хватит на целую рабочую неделю! Конечно, в таком износе виновата не только «Волга», но и купленные покрышки, явно отличающиеся по свойствам от предоставленных производителем.

А что в стане «зачетных»? К концу первого дня на «Спектре» (самом быстром автомобиле) также появилась вибрация на рулевом колесе. Механики выявили небольшое биение левой передней покрышки. И ею оказалась опять «Нокиан», причем с пробегом всего-то 1800 км. Действительно, темп износа финских шин несколько выше, хотя разница с «Мишленом» незначительная – замеры глубины протекторов в конце пробега показали, что их остаточные величины близки (см. графики).

Куда серьезнее разница в прочностных характеристиках – здесь лидер очевиден. Отработав положенное время, «Мишлен-Энерджи» полностью сохранили внутреннюю структуру и равномерность износа протектора. У «Нокиан-NRHi» радиальные и осевые биения появились на всех передних колесах зачетных автомобилей – водители отмечали постоянное усиление вибраций. Все финские шины доехали до финиша, однако у некоторых разброс по остаточной глубине протектора доходил до 1 мм, а неравномерный износ виден невооруженным глазом. Увы, российские дороги и высокая скорость внесли свои коррективы в целость конструкционных материалов.

Что касается тормозов – как и в прошлом году, показатели изменились… в лучшую сторону. Детали механизмов за время испытаний почти идеально «притерлись», поэтому прямые сравнения тут некорректны. Можно лишь отметить: до старта «Мишлен» проигрывал «Нокиан» при торможении на мокром асфальте 2–2,5 метра пути. Французские шины стабильны на сухом асфальте, а на влажной поверхности требуют более ювелирного обращения с педалью (по крайней мере, при отсутствии ABS). Правда, уже на изношенных протекторах «Мишлен» восстановил статус-кво, оставив «Нокиан» немного позади.

Последствия разрушения корда – в этом месте шина истерлась в лохмотья. «Волга» уничтожила покрышку «Нокиан» за 13 часов.



ШИННЫЙ ЭПИЛОГ

Надо признать, что соперники оказались достойны друг друга. И все-таки наши симпатии на стороне «Мишлена». Не только потому, что он более стойко перенес все трудности и невзгоды. «Энерджи» не столь комфортен на мелких не-



«Мишлен» и «Нокиан» изношены почти до предела, но равномерно. Однако на мокром покрытии «француз» тормозит даже стабильнее.



Шины-победители – «Мишлен-Энерджи». Слева – успешно выдержавшая испытания, у правой вся жизнь еще впереди.

ровностях (чуть больше зуда, разгуливающего по кузову), зато автомобили, «обутые» в него, понятнее и точнее в управлении – даже на «максималке» машина уверенно маневрирует. На «Нокиан» все сложнее – больше приходится работать рулем, пресекая рысканья. Такое впечатление, что протектор цепляется за дорогу неплохо, а вот боковины «дышат», нарушая точность управления.

Мы сравнивали покрышки в предельных для них режимах и во главу угла ставили живучесть на реальной дороге. Да, «Мишлен» оказался впереди «Нокиан». Но, согласитесь, новичок на фоне опытнейшего мастера показал себя очень неплохо, а в некоторых испытаниях даже превзошел соперника (см. диаграммы). Вот так и выглядит настоящая конкурентная борьба…

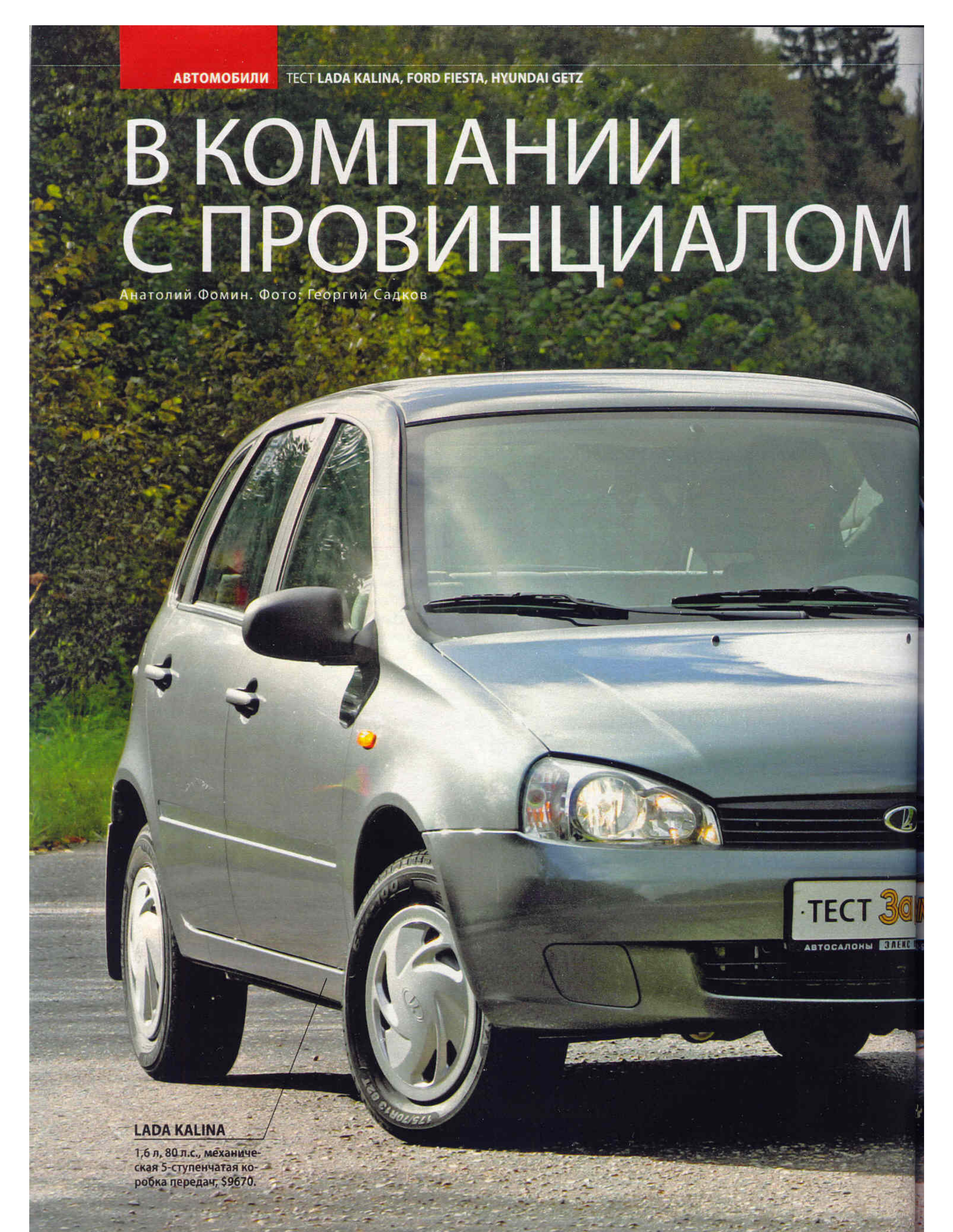
РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ» («КИА-СПЕКТРА», ШИНЫ 185/60R14H)

Тормозной путь

сухое покрытие (100 - 0 км/ч)	метры	мокрое покрытие (80 - 0 км/ч)	метры
новые шины			
Michelin Energy	46,3	Michelin Energy	33,6
Nokian NRHi	46,3	Nokian NRHi	31,8
изношенные шины			
Michelin Energy	44,5	Michelin Energy	34,9
Nokian NRHi	44,3	Nokian NRHi	35,4

В КОМПАНИИ С ПРОВИНЦИАЛОМ

Анатолий Фомин. Фото: Георгий Садков



LADA KALINA

1,6 л, 80 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, $9670.



Все три автомобиля уже не впервые на страницах нашего журнала. «Калина» – основной козырь отечественного автопрома на ближайшие пять-шесть лет. «Фиеста» – одна из наиболее продаваемых в Европе аж в пяти поколениях. «Гетц» – чемпион российских продаж среди хэтчбеков компактного класса. От прямого сравнения не уйти, но гораздо важнее разобраться, каковы шансы «Калины» и чего ожидать в ближайшем будущем. По машинам!

КОРОЧЕ – ЗНАЧИТ ЛУЧШЕ?

«Калина»-хэтчбек короче седана на 190 мм, которые отняли у багажника. Просторный салон ничуть не пострадал. Конечно, характерный выступ пола под задним сиденьем по-прежнему мешает комфортно садиться и вылезать из машины, особенно тем, кто носит обувь размера 44 и больше... Но из всех машин на тесте только ее заднее сиденье в состоянии вместить троих с достаточным комфортом. Увы, на

LADA KALINA

Большие углы открывания дверей и широкие проемы делают «Калину» удобной в повседневной жизни.

Седан продается в России с лета 2005 года, хэтчбек – с лета 2006 года.

- **Двигатель:** бензиновый 1,6 л (80 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектация:** единственный вариант.
- **Цена:** $9670.



Внешность «Калины» еще не успела стать привычной, но уже кажется устаревшей. Пора заняться рестайлингом?

подголовники запала не хватило – в случае удара сзади шеи пассажиров подвергнутся серьезной опасности. Нынешние нормы сертификации не требуют обязательного наличия этих элементов, но очень хотелось бы почувствовать желание производителя сделать конкурентоспособный автомобиль, а не только уложиться в действующие стандарты.

«Калина» выглядит вполне достойно: умеренные и ровные кузовные зазоры, плотно закрывающиеся двери, неплохо подогнаны элементы обивки. А вот познакомившись с салоном на ощупь, понимаешь – до импортного качества дистанция огромного размера. Постоявшая на неярком осеннем солнышке «Калина» испускает такое амбре, что хочется поскорее открыть окно. Кстати, почему стекла в передних дверях полностью не опускаются? И такие тугие ручки управляют отоплением и вентиляцией? Почему, чтобы сделать теплее, надо крутить против часовой стрелки? И даже приятное на вид сиденье, вполне приемлемое на редакционной «Калине», здесь будто набито манной кашей. А откуда на пол выпали два лишних пистона? Может, кому-то на конвейере вставить забыли?!

Впрочем, на ходу хэтчбек оказался тише привычного нам седана – шумоизоляция

Просторный светлый интерьер на фото лучше, чем в жизни: жесткий пластик и мягкие, бесформенные сиденья.



Трехточечные ремни для всех, подголовников нет ни для кого.



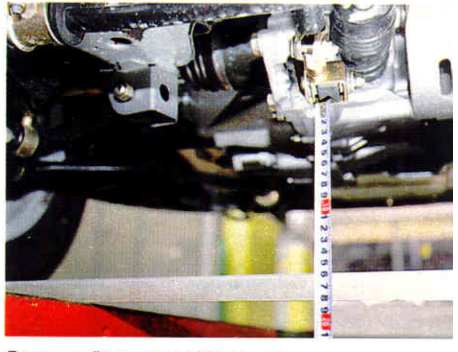
Багажный отсек гораздо вместительнее, чем ожидаешь у столь короткого автомобиля.



Трудно поверить, что на ВАЗе не нашлось дизайнера, способного предложить что-то более оригинальное.



Обходные технологии – глушитель доработан сваркой по месту. Долго ли проживет?



Дорожный просвет 182 мм – отличный показатель! Но почему ниже всего – механизм переключения передач?



LADA KALINA – ВОЗМОЖНО, ЛУЧШИЙ АВТОМОБИЛЬ, СОЗДАННЫЙ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ. К СОЖАЛЕНИЮ, ДЛЯ РАВНОЙ БОРЬБЫ С КОНКУРЕНТАМИ ЭТОГО НЕДОСТАТОЧНО.

+ Просторный салон, тяговитый и экономичный мотор, отличная геометрическая проходимость, хорошая обзорность, энергоемкая подвеска, комфорт на плохих дорогах.



Неудобное водительское сиденье, недостаточно информативные органы управления, отсутствие ABS, посредственные сцепные качества шин, шум и вибрации силового агрегата.

явно получше, да и выпускная система, пусть не совсем серийная, рычит умереннее. На ходу звук двигателя становится громче, к нему примешивается дребезжание механизма переключения передач. Все познается в сравнении – даже голосистая «Фиеста» после «Калины» кажется тихоней.

Электрический усилитель отработал без капризов, но внятным так и не стал: в напряженном повороте положение колес скорее угадываешь. Впрочем, результаты замеров почти необкатанной (меньше 200 км) «Калины» подтвердили заводские показатели. Машина уверенно разгоняется, но по эластичности, особенно на пятой передаче, далеко отстает от соперников. Это вина не мотора, а слишком длинной главной пары. Ее плюс – низкий расход топлива в загородном цикле. При импровизированном замере в диапазоне скоростей 60–110 км/ч средний расход составил 6,1 л/100 км. Заметно меньше, чем у «Фиесты» (6,3), но больше, чем у сравнимого по динамике «Гетца» (5,8).

Экономить топливо полезно, но не слишком увлекательно – ездить все-таки хочется быстро. Причем по разным дорогам. Энергоемкость подвесок «Калины» традиционно высока – на ней можно очень резво ехать по разбитой дороге. Но на ровном асфальте с относительно небольшими дефектами все они прекрасно просачиваются через «непробиваемую» подвеску. По геометрической проходимости «Калина» «сделает» абсолютное большинство современных «паркетников», но ниже всего ока-

ДОПИНГ-ПРОБА

Цены на автомобили мы пишем в долларах – те, что заявляет производитель. Так нагляднее, да и расчеты за поставку импортных машин происходят в долларах или евро. А вот конечный покупатель платит рублями – так положено по закону.

Курс пересчета в автосалоне может заметно отличаться от того, что устанавливает Центральный банк. Так, официальные дилеры «Хёндай» считают доллары по 27,9 рубля, автоматически увеличивая цену на машины на 4,5%. Так что реально самый доступный «Гетц» на день теста стоил $11 065, а представленный автомобиль – $15 140. Дилеры «Форда» работают по официальному курсу. Ну а цена «Калины» исходно в рублях: 258 тысяч. Считайте внимательнее.

FORD FIESTA

В исполнении «Гиа» салон «Фиесты» с претензией на дорогой автомобиль. Обивки сидений станут кожаными за отдельную плату.

Представлен в 2002 году, рестайлинг в 2006-м. Кузов – 3- или 5-дверный хэтчбек.

- **Двигатели:** в России бензиновые 1,3–1,6 л (70–100 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 5-ступенчатая роботизированная, 4-ступенчатый «автомат».
- **Комплектации:** Ambiente, Comfort, Trend, Ghia.
- **Цена:** $11 890–20 720.



Обновленная «Фиеста» чем-то похожа на уменьшенный «С-мах».

зался… изящный механизм переключения передач. Так что защита моторного отсека – обязательна.

С тормозами не все гладко, хотя по отечественным меркам они действуют неплохо: останавливают машину со 100 км/ч менее чем за 50 м. Правда, некоторым аналогам хватает сорока…

ХОЧЕТСЯ ПРАЗДНИКА!

От бесконечной суеты хочется отдохнуть, но еще лучше совместить приятное с полезным. Например, в автомобиле, на котором можно не только ездить по многочисленным поручениям, но и получать удовольствие. Для этого вполне достаточно стосильного мотора с регулируемым впуском и отличного шасси на хороших шинах. Конечно, хочется лучших сидений, более комфортных подвесок, эффективной шумоизоляции, и все это возможно… в машинах на пару классов выше и втрое дороже.

«Форд-Фиеста» доказал убедительное превосходство в разгонной динамике, тормозах и управляемости в сложных поворотах. А его руль с гидроусилителем оказался точнее и понятнее даже на пределе возможностей машины, нежели «электрические»


Спереди достаточно просторно. Пожаловаться на тесноту вправе лишь богатыри.


Комбинация приборов вполне современна и неплохо читается. Лишь оцифровка спидометра не слишком удачна.

Спор «салон или багажник?» решен в пользу второго. Ремней – три, подголовников – два.



Размеры багажника приятно удивляют. Но спинку сиденья не положишь горизонтально.




«Красная метка» означает, что спинка не защелкнута и может откинуться при торможении.

Общая оценка **7,8**

FORD FIESTA – В ОТЛИЧИЕ ОТ СТАРШЕГО БРАТА «ФОКУСА», ПРОПОВЕДУЕТ ИСТИННОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ ОТ УПРАВЛЕНИЯ. ДАЖЕ ЦЕНОЙ НЕКОТОРЫХ НЕПРАКТИЧНЫХ РЕШЕНИЙ.

 Мощный двигатель, хорошая динамика, эффективные тормоза, точное рулевое управление, длительные межсервисные интервалы, большой багажник.

 Жесткая подвеска, шумные шины, повышенный расход топлива, неудобное заднее сиденье, высокая цена богатой комплектации.

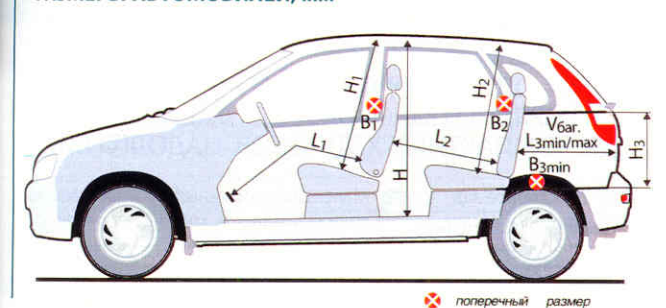
рули конкурентов. Но, помимо удовольствия за рулем, существуют другие критерии.

За ярким праздником неизменно следуют серые будни. В «Фиесте» они начинаются на заднем сиденье. Короткая, почти горизонтальная подушка, вертикальная спинка. Сидеть, не упираясь головой и коленями, человеку средней комплекции вроде бы можно, но вытерпеть там дальнюю поездку по силам разве некрупному подростку. Дорожный просвет «Фиесты» формально неплох – 134 мм, но это безо всякой защиты. С ней останется не более 110–115 мм – между поддоном и стальным листом должен быть зазор.

Заводной характер автомобиля не располагает к спокойному стилю езды. «Фиесте» нужна хорошая, но извилистая дорога, лучше со свежим и ровным покрытием. На обычных российских магистралях машина даже на умеренных скоростях копирует профиль дороги и жестко отрабатывает малейшие неровности. Зато колеса почти всегда остаются в плотном контакте с дорогой, а водитель – в полной уверенности, что сможет объехать неожиданное препятствие.

Получается, лучше всего приобрести «Фиесту» с трехдверным кузовом – эта в самом деле создана для двоих и уикенда. Пятидверка лишь вынужденный компромисс между машинами на каждый день и для удовольствия. Не потому ли «Форд-Фьюжн» продается у нас значительно лучше, не говоря уж о «Фокусе»…

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



поперечный размер

Модель	LADA KALINA	FORD FIESTA	HYUNDAI GETZ
L_1	960–1130	940–1105	890–1110
L_2	610–825	620–810	610–840
H	1185	1225	1195
H_1	1005	1015	1000
H_2	940	935	935
B_1	1385	1355	1350
B_2	1360	1295	1350
$L_{3min/max}$	600/1260	650/1170	625/1140
B_{3min}	955	1015	995
H_3	510	575	515
$V_{баг.}$, л	224	252	212

HYUNDAI GETZ

«Гетц» единственный из троицы обошелся без «третьих» стекол на боковине. На обзорности это практически не отразилось.

Представлен в 2002 году, рестайлинг – осенью 2005-го. Предлагают 3- или 5-дверный хэтчбек.

- **Двигатели:** в России бензиновые 1,1–1,6 л (66–106 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат» (для 1,4 и 1,6 л).
- **Комплектации:** GL, GLS.
- **Цена:** $10 590–16 490.



Внешность «Гетца» обновили полтора года назад.

УМОМ, НЕ СЕРДЦЕМ

«Хёндай-Гетц» не первый раз участвует в наших тестах. И требования к опытному бойцу с каждым разом возрастают. Его недостатки известны едва ли не лучше, чем достоинства. Невелик дорожный просвет – на данном автомобиле всего 116 мм. Да, моторный отсек надежно закрыт мощной стальной «броней», а топливный бак защищен и металлическим, и пластиковым экраном, но «проходимость» не назовешь приемлемой: «Гетц» умудряется чиркнуть брюхом даже при заезде на мойку.

Общая оценка **7,9**

HYUNDAI GETZ – ОЛИЦЕТВОРЯЕТ ПРАКТИЧНОСТЬ И КОМФОРТ. И ХОТЯ ИЗРЯДНО ПОДОРОЖАЛ, ОСТАЕТСЯ БЕСТСЕЛЛЕРОМ СРЕДИ КОМПАКТНЫХ ХЭТЧБЕКОВ. НАДОЛГО ЛИ?

+ Удобный трансформируемый салон, просторное заднее сиденье, низкий уровень шума, скромный расход топлива, хорошая управляемость на ровных дорогах, толковая защита днища и моторного отсека.



– Маленький дорожный просвет, недостаточная плавность хода на неровной дороге, огрехи управляемости на неровной дороге, нет регулировки ремней по высоте.



Самый солидный салон в тесте выделяется цветными вставками и синей кожей на руле.

Заднее сиденье «Гетца» с регулируемым наклоном спинки штатно оснащается тремя подголовниками. Ремней, разумеется, тоже три.

Сложенное заднее сиденье не устанавливается вровень с полом, образуя ступеньку. Зато багажник выигрывает в объеме.





Панель приборов строга и элегантна. Указатель температуры охлаждающей жидкости заменен двумя сигнальными лампами.



Хромированные ручки, тканевые вставки, алюминиевая отделка подлокотников и консоли – принадлежность дорогой комплектации GLS.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	LADA KALINA	FORD FIESTA	HYUNDAI GETZ
Рабочее место водителя			
Сиденье	6	7	7
Органы управления	6	8	8
Обзор	9	7	8
Салон			
Передняя часть	7	7	8
Задняя часть	9	7	9
Багажник	8	8	8
Ходовые качества			
Динамика	8	9	8
Тормоза	6	9	8
Поведение на дороге	7	9	8
Комфорт			
Шум	5	7	9
Плавность хода	8	7	7
Климат	6	9	8
Приспособленность к России			
Геометрическая проходимость	9	6	6
Сервис	9	8	8
Эксплуатация	8	9	8
Общая оценка	**7,4**	**7,8**	**7,9**

Баллы проставляются коллегиально группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

А вот пол в «Гетце», напротив, самый высокий. Из-за этого посадка водителя ростом выше среднего далека от идеала, несмотря на регулировки высоты и наклона подушки сиденья. Спинка при вполне уверенной боковой поддержке слишком плоская и слабо поддерживает поясницу. Сзади «Гетц» лишь немного уступает «Калине» по размерам, но все три места с подголовниками, а части спинки можно устанавливать с разным наклоном.

Новый 16-клапанный двигатель 1,4 л под коротким капотом «Гетца» заметно превосходит прежний 1,3 л с тремя клапанами на цилиндр и отличается низким уровнем шума даже на высоких оборотах. Именно там проявляется с лучшей стороны и его характер. Впрочем, по эластичности он с успехом опередил «Калину». Но ярче всего этот мотор проявил себя в экономии топлива: за городом, если не включен кондиционер, «Гетц» без проблем укладывается в 6 л/100 км.

И на стоянке с работающим двигателем, и на дороге в любом скоростном диапазоне «Гетц» остается самым тихим из троицы. Неплохо справляется он и с небольшими неровностями на дороге, и с грубым асфальтом. А вот волны и крупные дефекты покрытия надолго выбивают его из колеи. Недостаток энергоемкости подвесок сильно сказывается на точности управления, а в напряженных поворотах приводит



Анатолий Фомин: «Победил «Гетц». Корейский бестселлер в классе компактных хэтчбеков убедительно доказал, что комфорт и удобство – вечные ценности. Но если говорить об азартном водителе – его выбором станет «Фиеста». Кому бы предложить «Калину»?»

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	LADA KALINA	FORD FIESTA	HYUNDAI GETZ
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	3850/1676/1500	3916/1683/1463	3825/1665/1490
база	2470	2486	2455
колея спереди/сзади	1430/1410	1475/1445	1450/1440
Объем багажника, л	235	270	255
Радиус поворота, м	5,2	5,2	5,0
Масса снаряжен./полная, кг	1050/1525	1040/1540	1095/1530
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,5	11,0	11,2
Максим. скорость, км/ч	165	184	174
Топливо/запас топлива, л	АИ-91-95/50	АИ-95/45	АИ-91–95/50
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешан.	5,8/9,8/7,1	5,1/8,8/6,4	5,5/8,2/6,5
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/ число клапанов	P4/8	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см^3	1596	1596	1399
Степень сжатия	9,8	11,0	10,0
Мощность, кВт/л.с.	59/81 при 5200 об/мин	74/100 при 6000 об/мин	71/97 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	120 при 2700 об/мин	146 при 4000 об/мин	125 при 3200 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	M5	M5	M5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,64/1,95/1,36/0,94/0,78/3,53	3,15/1,93/1,28/0,95/0,76/3,62	3,61/1,95/1,29/1,06/0,84/3,25
Главная передача	3,71	4,25	3,84
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	барабанные	дисковые	дисковые
Размер шин	175/70R13	195/50R15	175/65R14

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	LADA KALINA	FORD FIESTA	HYUNDAI GETZ
Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1081	1088	1123
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	646 (60)/435 (40)	660 (61)/428 (39)	704 (63)/429 (37)
Дорожный просвет, мм	182	138	116
Динамические качества Разгон, максимальная скорость	20 – 1,2c; 40 – 2,8c; 60 – 5,5c; 80 – 8,5c; 100 – 13,4c; 120 – 19,6c; 140 – 32,6c; 160 – 64,6c; max 163,0 км/ч. Погрешность спидометра 5,4%	20 – 1,2c; 40 – 2,5c; 60 – 5,0c; 80 – 7,7c; 100 – 12,1c; 120 – 17,2c; 140 – 25,9c; 160 – 39,1c; max 177,4 км/ч. Погрешность спидометра 3,5%	20 – 1,2c; 40 – 2,9c; 60 – 5,5c; 80 – 8,7c; 100 – 13,4c; 120 – 19,6c; 140 – 29,4c; 160 – 49,4c; max 165,8 км/ч. Погрешность спидометра 6,4%
Эластичность			
Время разгона, с: 60–100 км/ч (IV)	14,3	10,3	12,4
80–120 км/ч (V)	29,1	15,7	20,7
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1188	1329	1313
50–0 км/ч	582	600	635
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	49,7	40,3	43,7
замедление, м/с^2	7,7	9,6	8,8

Автомобили предоставлены: Lada Kalina (ВАЗ-11193) – «ЭЛЕКС-ПОЛЮС», Ford Fiesta – «ФОРД МОТОР КОМПАНИ», Hyundai Getz – «КАРНЭТ-2000».

к резкому и глубокому заносу. Руль с электроусилителем, несомненно, помогает экономить топливо, и после «Калины» воспринимается как эталон настройки. Однако пересев в «Фиесту», понимаешь, что до идеала «корейцу» далеко...

ЭМОЦИИ И АРГУМЕНТЫ

Они не становятся хуже – это мы становимся старше. Совсем недавно отечественный автомобиль, в котором все работает, ничего не течет и в котором за время теста (а это достаточно серьезная нагрузка) ничего не сломалось и даже не стало работать хуже, уже был событием. А сегодня мы сетуем на неприятный запах пластмассы и тугие ручки... Увы – «Калина» крайне бледно выглядит на фоне одноклассников. Да, в базовой комплектации она заметно дешевле, но сколько будет стоить автомобиль, оснащенный хотя бы ABS, подушками безопасности, задними подголовниками, кондиционером?

Время не стоит на месте. «Фиесту» и «Гетц» уже через год-два сменят новые модели. «Калину» – нет. Сможем ли мы в ближайшие годы увидеть на ней систему стабилизации или адаптивные фары, пусть даже в самой дорогой, но заводской комплектации? Или отечественный автомобиль так и останется конструктором для любителей всевозможного тюнинга? А ведь из «Калины» получится и неплохой «паркетник», и зажигательный хэтчбек. Только нужны они были еще вчера...

Пока хэтчбек ВАЗ-11193 чем-то подобен костюму, сшитому портным провинциального городка. В нем вы первый парень на деревне, но в столице милиционер на вокзале непременно спросит вашу регистрацию. Провинция – это не ругательство, это родина...

ПОЕДЕМ НА ТРОЙКЕ КАТАТЬСЯ

Максим Сачков.
Фото автора и «Ауди»

Презентация новой заряженной модели из Ингольштадта совпала с юбилеем. Десятилетие назад, осенью 1996-го, увидела свет первая «Ауди-А3» – автомобиль компакт-класса с поперечным расположением двигателя. Спустя три года появилась бойкая S3. И вот передо мной новая «тройка», запряженная резвыми лошадьми. Ну что, поехали кататься!

БЕГ НА МЕСТЕ

Даже пока «тройка» покорно стоит, ожидая возницу, модификацию с буквой S в индексе по некоторым характерным чертам нетрудно отличить от обычной А3. Фирменная решетка Single frame с красно-черной эмблемой





S-семейства украшена хромом, в переднем бампере со встроенным спойлером большие воздухозаборники, пороги расширяют пластиковые накладки.

С кормы новинку S3 безошибочно узнаешь по темному диффузору, выглядывающему из-под днища, и двум серебристым овалам выхлопных труб. Еще пара индивидуальных черт – наружные зеркала с алюминиевым отливом да 18-дюймовые диски, обутые в низкопрофильные покрышки.

Перешагиваешь через порог с блестящими накладками и логотипами модели и попадаешь в объятия спортивного сиденья. Его как будто делали под меня – бедрам удобно на длинной подушке, спине не дает «разгуляться» (но и не сковывает движения) развитая боковая поддержка. Впрочем, от моего коллеги – человека доброй комплекции – за весь тест я тоже не услышал ни одной жалобы на посадку. Опускаю левую руку, чтобы включить сервоприводы и подстроить сиденье... и нахожу там лишь регулировку поясничного подпора. Спинку и подушку наклоняйте вручную или заказывайте более дорогие комплектации.

Сиденье подогнано, рулевая колонка подстроена, руки удобно ложатся на пухленький руль, обтянутый мягкой кожей. У этой версии он обычный, круглый... Нет, я хорошо выспался. Просто на заказ для S3 предлагают приплюснутую снизу баранку. Конечно, смотрится она эффектнее, но руки все-таки привыкли к правильной форме. Кстати, по желанию клиента могут поставить еще и так называемые ковшеобразные сиденья.

ТРОГАЙ!

«Ауди-S3» грозно фыркает мотором, как застоявшаяся лошадь в ожидании окрика «н-но». Отпускаю педаль сцепления и еле-еле успеваю поднять обороты, чтобы не заглохнуть. А ведь под капотом хваленый двухлитровый двигатель TFSI с прекрасной тягой на низких оборотах. Чудес не бывает – мотористы





В салоне полно фирменных штучек – спортивные сиденья и руль, блестящие накладки на порогах с эмблемой S3, алюминиевые ободки на дефлекторах воздуховодов.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

AUDI S3

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4214
ширина	1765
высота	1399
база	2578
колея спереди	1522
сзади	1506
Снаряженная масса, кг	1455
Полная масса, кг	2015
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,7
Максимальная скорость, км/ч	250
Топливо	АИ-98
Запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	7,2
городской цикл	12,4
смешанный цикл	9,1

Двигатель: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 195 кВт/265 л.с. при 6000 об/мин, 350 Н·м при 2500–5000 об/мин

Трансмиссия: полноприводная, М6

Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза спереди и сзади – дисковые вентилируемые; шины 225/40R18

Приборный щиток S3 выдержан в духе спортивных автомобилей – с серыми шкалами и тонкими белыми стрелками.



На рычаге коробки передач блестит оригинальная накладка. Алюминием сверкают и педали.

подняли мощность до 265 «лошадей», но жертвой пал рабочий диапазон – до двух с небольшим тысяч оборотов мотор раскручивается очень неохотно, зато потом автомобиль будто кто-то подталкивает. Стрелка тахометра резко устремляется по кругу и, быстро выкручивая первую передачу, двигатель «упирается» в ограничитель. При такой динамике охотно веришь, что S3 разменяет первую сотню всего за 5,7 с.

Впрочем, к новому характеру бензинового агрегата с непосредственным впрыском и турбонаддувом вскоре привыкаешь – тогда и его непослушное поведение, и взрывной характер начинают доставлять удовольствие. Разработчики сблизили передаточные числа коробки и уменьшили ходы ручки, чтобы сократить время на переключение и дать сидящему за рулем почувствовать себя лихим наездником. Однако пока не приноровишься, то и дело путаешься в соседних передачах, например, подоткнешь третью вместо пятой.

Тихой тройки не бывает даже в сказках. Правда, на той, что из Ингольштадта, не звенят бубенцы, не слышны крики разгулявшихся седоков – здесь совсем другая музыка. С апломбом оперного певца затягивает свою арию двигатель, которому, судя по всему, специально ставили голос, настраивая выпускную систему. Звук не режет уши, но и не ласкает слух – для идеального бархатного тембра мотору не хватает пары литров рабочего объема. На скоростях выше 100 км/ч в салон начинают проникать аэродинамические шумы, а дорожные стыки и небольшие ямки отзываются гулким цоканьем, словно копыта стучат по мостовой. Кроме того, жесткая спортивная подвеска сообщает обо всем, что попадает под колесо, не только звуками, но и толчка... ми – чувствуешь всем тело... даже маленькую трещин... на асфальте.

ВО ВЕСЬ ОПОР

Но не для того дорабатыва... подвеску (понизили клирен... на 25 мм, изменили характ... ристики пружин и амортиз... торов), настраивали под... спортивный характер элек... роусилитель руля, колдова... над двигателем, чтобы како... нибудь обыватель цинич... заявил, будто у S3 невысок... плавность хода или недоста... крутящего момента на низк... оборотах! Нет, на «тройк... надо ездить быстро и с кур...

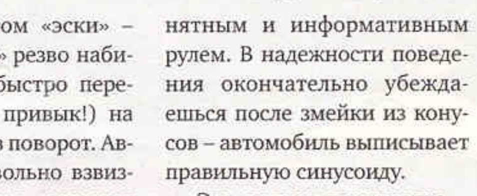


На заднем ряду в ногах прибавилось 29 мм по сравнению с предшественницей и примерно столько же в плечах. А передние кресла услужливо отъезжают, чтобы облегчить проход.

Между передними сиденьями откидывающийся подлокотник с ящичком для мелочевки. Оригинальный рычаг ручного тормоза обтянут мягкой кожей.

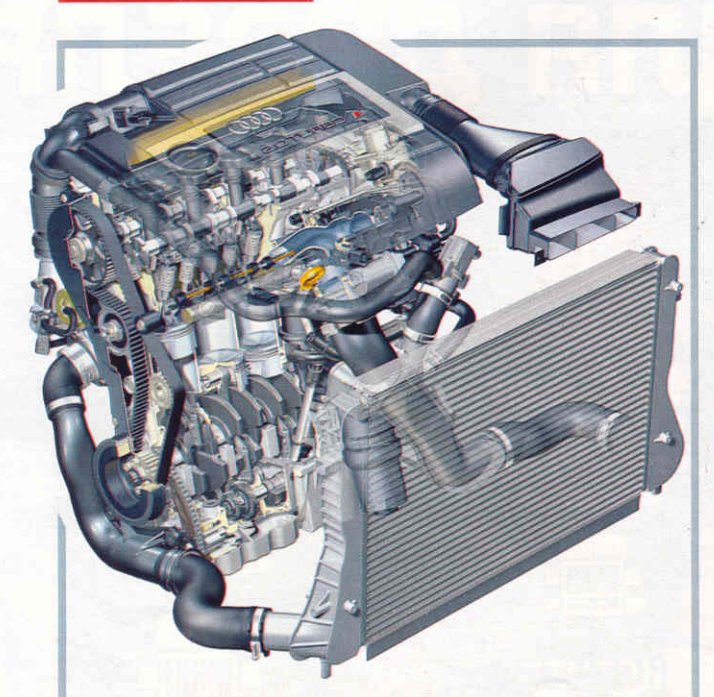
жом, только тогда получишь истинное удовольствие. Для этого нам выделили час на мюнхенском аэродроме... естественно, вдалеке от взлетно-посадочной полосы.

Краткий инструктаж, знакомство с трассой. Взмывает флаг перед носом «эски» – вперед! «Тройка» резво набирает скорость, быстро переключаюсь (уже привык!) на вторую и вхожу в поворот. Автомобиль, недовольно взвизгнув покрышками, остается на траектории, заданной понятным и информативным рулем. В надежности поведения окончательно убеждаешься после змейки из конусов – автомобиль выписывает правильную синусоиду.



Это только пристрелка – теперь попробую побыстрее. Перед следующим виражом торможу намного позже – S3 начинает скользить наружу всеми колесами, и... в действие вступает расторопная электроника, спасая ограничительные конусы от «пинков».

«АУДИ-S3» – САМАЯ МАЛЕНЬКАЯ МОДЕЛЬ S – СПОСОБНА ДОСТАВИТЬ БОЛЬШОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ.

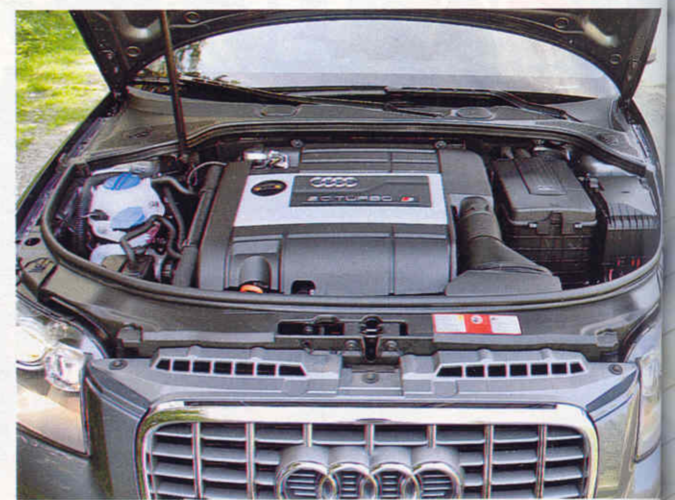


НОВЫЙ ЗНАКОМЫЙ

Мотористы «Ауди» подготовили для модели S3 новую версию «двигателя года» – бензинового мотора 2,0 TFSI. Трудно заманить в тот же объем лишние 65 «лошадок», лишь изменив программное обеспечение. Во-первых, повысили давление наддува с 0,9 до 1,2 бар, установив новый турбонагнетатель с большей производительностью. Кстати, его стальной кожух, выполненный заодно с коллектором, выдерживает температуру отработавших газов до 1050°С. Увеличили и пропускную способность промежуточного охладителя – он успевает остудить более 650 тысяч литров воздуха в час. Естественно, возросли нагрузки на детали двигателя, поэтому усилили поршневые пальцы, шатуны с подшипниками, картер («постель» коленвала), установили новые кольца. Головку блока изготовили из нового сверхлегкого и прочного сплава алюминия с кремнием. Кроме того, мотор оснастили регулировкой фаз выпускных клапанов и форсунками с увеличенной подачей.

Через пару кругов мы изучили трассу. Самое время нажать заветную кнопочку и отключить эту выскочку – систему стабилизации. Жаль, не засек скорость прохождения круга с включенной ESP, ведь на дисплей приборного щитка можно вывести электронный секундомер. И все же чувствую, что теперь еду быстрее, хотя приходится больше работать рулем и газом, заправляя машину в повороты.

Организаторы устраивают небольшие перерывы, чтобы дать немного остыть раззадорившимся журналистам. То там, то тут, как отстрелянные гильзы, отлетают в сторону конусы, все громче и дольше визжат покрышки. Я тоже, чересчур разогнавшись на прямой, вынужден тормозить в пол перед очередной преградой из конусов. Раздался знакомый стрекот ABS, а педаль энергично затрясло. Помягче бы – от такой вибрации хочется не надавить сильнее на тормоз, а побыстрее его отпустить. Но все остальное электроника сделала четко – антиблокировочная система начала исправлять мои оплошности, а отключенная ESP, почувствовав опасность, проснулась и приняла эстафету.



Доработанный для «тройки» двухлитровый бензиновый двигатель TFSI просто опознать по эмблеме S3 на декоративной крышке. Мотор «дружит» только с 6-ступенчатой механической коробкой.



В спинку врезан лючок для перевозки узких длинномеров. Более крупные вещи потребуют сложить заднее сиденье – полезный объем багажника вырастет до 1011 л.



Эффективно осадить «тройку» помогают мощные тормозные механизмы с 17-дюймовыми вентилируемыми дисками и оригинальными суппортами.



Заднее стекло накрывает спойлер с дополнительным стоп-сигналом. Рядом на крыше расположена антенна, принимающая цифровые сигналы.

Традиционная русская забава – катание на тройках – сегодня уже не столь популярна, как раньше. Оно и понятно, ведь у людей появились другие развлечения, более изощренные и интересные. Например, немецкая «тройка» – достойная замена! □



ТОКАЧИ – МОСКВА –

Антон Чуйкин. Фото автора и «Мицубиси»

ДАЛЕЕ ВЕЗДЕ

Полигон Токачи – это очень далеко. Десять часов полета до Токио, еще полтора до Хоккайдо, потом автобусом, и вот мы здесь, в святая святых «Мицубиси», за тысячи километров от дома. Здесь другое небо, другие деревья, другие автомобили… Не все: вот под стеклом новейшего «Паджеро» четвертого поколения табличка Russia! Значит, машина отправится в Москву, в один из салонов «Рольф». Но прежде мы вплотную познакомимся с вседорожником – одними из первых, за неделю до мировой премьеры в Париже.

10,8 СЕКУНДЫ ДО СОТНИ

Первое внешнее впечатление – ну вот, обещали сделать новый автомобиль, а ограничились легким фейслифтингом – пока придержу при себе. Его, кстати, подкрепляет посадка за рулем – удобная, плотная, но… не то чтобы тесная, просто рассчитанная на среднего, некрупного человека. А вот и новинка – под капотом заворчала бензиновая 250-сильная «шестерка» объемом 3,8 л – ранее флагманский мотор был на 48 сил слабее и на 300 «кубиков» меньше.

Впрочем, и этому агрегату приходится нелегко, когда утапливаешь в пол педаль газа. Качнувшись, «Паджеро» устремляется вперед под гул «турбин»; ассоциацию с воздушным лайнером довершает проплывающий под характерно изогнутым крылом пейзаж, когда в левом повороте открывается потрясающий вид на долину внизу…

Тяжелый, но быстрый – это особенно хорошо чувствуешь в конце короткого круга, когда яркие конусы напоминают: «пора тормозить». Четыре вентилируемых диска позволяют замедляться





«МИЦУБИСИ-ПАДЖЕРО» – ВНЕШНОСТЬ ЧЕТВЕРТОГО ПОКОЛЕНИЯ «УСПОКОИЛИ», ЛУЧШИЕ КАЧЕСТВА АККУРАТНО РАЗВИЛИ. СМЕЛОСТЬ ГОРОДА БЕРЕТ, НО НЕ СТРАНЫ...

Сохранив фамильные черты, интерьер подтянули к требованиям сегодняшнего и завтрашнего дня. Информационный дисплей скоро «заговорит» и по-русски.

«Меблировку» салона если и меняли, то как-то незаметно. Дизайн сидений не самый современный, зато сэкономил пространство – в частности, для третьего ряда.

очень эффективно, но солидный кивок и как будто вздох откуда-то снизу не оставляют сомнений, что ты за рулем полноразмерного и полновесного вседорожника. Обгонять на нем все и вся можно... но так, наверное, ездят только за семь тысяч верст отсюда.

Стоит ли говорить, что автору (как всегда) показался более логичным дизельный двигатель? Темп, разумеется, спадает, зато покачивания и крены воспринимаются как нечто само собой разумеющееся, знак солидности, а не неуместной прыти.

225 ММ ДО ЗЕМЛИ

Три предыдущих поколения принесли «Паджеро» славу настоящего вседорожника. Помимо официальных успехов в ралли-рейдах, он завоевал уважение двух с половиной миллионов владельцев в 170 странах мира... Логично, что в новом автомобиле конструкторы пошли путем совершенствования хорошо показавшей себя трансмиссии «Супер Селект». Весь комплекс устройств активной безопасности и повышения проходимости работает согласованно; в их

У предшественника на панели было шесть серых циферблатов... Несмотря на непривычное для нас начертание цифр, спидометр и тахометр читаются великолепно.

числе системы стабилизации, противобуксовочная, торможения двигателем, которые теперь дополнены функцией принудительной блокировки заднего дифференциала.

Пока пара «Паджеро» готовится демонстрировать свои способности на разбитом грунте, из-за насыпи к ним подъезжает вседорожник предыдущего поколения – и я понимаю, что едва ли можно найти две одинаковые детали, но при этом стиль и структура кузова остались неизменными. Вообще, три четверти всех узлов и агрегатов оригинальные – глядя на внешность, легко догадаться,



Углы въезда, рампы (определяющий для данного упражнения) и съезда составляют соответственно 36,6; 22,5 и 25 градусов. Это не рекорд, но очень достойно для такого большого автомобиля. Дорожный просвет – 225 мм.



НИКОГДА ИХ ЗДЕСЬ НЕ БУДЕТ

Это любопытно: 660 кубиков, 3,4 м, передний либо полный привод, трехступенчатый «автомат», пять с половиной литров на сотню – такие «мицубиси» никогда не покидали Страну восходящего солнца. Для тесных (поверьте, это слово им в самом деле подходит) японских городов «Ek-вэгон» самое то. Налоги минимальные (для чего и выбран такой рабочий объем), места на дорогой японской земле, где паркуются разве что не на подоконниках, занимает совсем немного, боковая задняя дверь сдвижная, с электроприводом – автомобильчик в стиле бонсай. Кстати, это течение сейчас и у нас в моде. «Сколько стоит? Будете ли ввозить такие к нам?» – спрашиваю у представителя «Рольфа», импортера «Мицубиси». «Около 10 тысяч долларов у себя на родине. Как бы вы теперь сами ответили насчет импорта?» Свое мнение выношу в подзаголовок… Пусть остаются экзотикой, а мы среди своих полноразмерных деревьев пока как-нибудь на «Паджеро» поместимся...

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	MITSUBISHI PAJERO 3,2 d	MITSUBISHI PAJERO 3,8
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4900	
ширина	1875	
высота	1900	
база	2780	
колея	1570	
дорожный просвет	225	
Радиус поворота, м	5,7	
Снаряженная масса, кг	2300 (2310)	2215
Полная масса, кг	3030	2910
Время разгона 0-100 км/ч, с	н.д.	10,8
Максим. скорость, км/ч	н.д.	200
Топливо	ДТ	АИ-95
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	н.д.	11,2
городской цикл	н.д.	17,7
смешанный цикл	н.д.	13,5
Кузов		
Кол-во дверей/мест	5/7	
Объем багажника (VDA), л	215/1790	
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	P4	V6
Число клапанов	16	24
Рабочий объем, см^3	3200	3828
Степень сжатия	17,0	9,8
Мощность, кВт/л. с.	121/165	184/250
при об/мин	3500	6000
Крутящий момент, Н·м	381	329
при об/мин	2000	2750
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	A5 (M5)	A5
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	на двойных поперечных рычагах	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с усилителем	
Тормоза	дисковые вентилируемые	
Размер шин	265/60R18	

что японцы при создании четвертого «Паджеро» избрали эволюционный путь. На мой взгляд, стоило быть посмелее...

Ну, наконец-то! Каждая следующая кочка все выше, и я пытаюсь угадать, когда же мы зацепим ее «брюхом» или длинным задним свесом. Скрежет снизу вовсе не смутил инструктора: «Это не то, что вы думаете. Так срабатывает противобуксовочная система, подтормаживая вывешенное колесо». Впрочем, электронный помощник действует лишь до известного предела – в серьезной битве с бездорожьем надо механически блокировать задний дифференциал, что нам и доказали на половинке эстакады.

Крутой подъем бензиновый автомобиль берет играючи – тем интереснее


На этой эстакаде нам демонстрировали режимы трансмиссии. С включенной блокировкой заднего дифференциала «Паджеро» готов, кажется, продемонстрировать и предельный угол крена – 45 градусов. Пятно под задним свесом оставило на предыдущей попытке буксующее колесо.

будет вернуться сюда на дизеле с механической коробкой. Рычаг раздатки в крайнее положение… Крутой разворот на асфальте дается с трудом – при заблокированном межосевом дифференциале шины пытаются буксовать. Но вот и грунт, знакомые кочки, горка… Замечательно! Если бы не поворот, проскочил подъем на второй передаче – 3,2-литровый дизель отменно тянет после 1200 об/мин.

Единственное, что хотелось бы добавить в арсенал – автоматическое затормаживание на уклоне. Так и сцепление целее будет, если умудришься заглохнуть и придется трогаться на крутом подъеме…

7000 КИЛОМЕТРОВ ДО МОСКВЫ

Россия – один из приоритетных рынков «Мицубиси». Шутка ли, мы опережаем по продажам всю Европу! Поэтому «Паджеро» попадет в Москву одним из первых; поэтому российские журналисты увидели его раньше многих.

В стандартную комплектацию машин для нашей страны входит комплекс M-ASTC, включающий системы активной безопасности и повышения проходимости. Двигатели проходят адаптацию к холодному климату, а дизель специально доводят для надежной работы на российском топливе (модификация удовлетворяет нормам Евро II, другие – на ступеньку выше). Разумеется, доступен весь набор полезных и удобных устройств, от CD-ресивера до DVD, от климат-контроля до камеры заднего вида.

А еще в ближайшее время в меню языков на большом центральном дисплее появится русский; обещают и навигацию. Четвертый «Паджеро» точно найдет дорогу и в Москву, и дальше… □

ЧТО МОГУТ КОРОЛИ

Сергей Канунников. Фото: Георгий Садков

MERCEDES-BENZ SL500



Родстер с жесткой крышей стартовал осенью 2001 года. Весной 2006-го обновили внешность и гамму моторов.

- **Двигатели:** бензиновые 3,5–5,5 л (272–612 л.с.).
- **Коробки передач:** 5- и 7-ступенчатые автоматические.
- **Комплектация:** базовая плюс опции.
- **Цена базовых комплектаций:** €102 000–262 000 ($130 000–335 000).
- **Тестовый автомобиль:** V8, 5,5 л, 388 л.с., 7-ступенчатый «автомат», €150 880 ($193 000).

Приходило вам в голову бежать кросс в костюме и парадных туфлях? Вот и мы с «Мерседесом» решили, что подобное мероприятие не для нас: очень медленно пересекли трамвайные пути, пропустив пару спешащих к следующей пробке машин. Пусть себе бухают по канавам. Да, благодаря пневмоподвеске родстер можно приподнять на пару десятков миллиметров. Но как подумаешь, что «бух» достанет до шикарного спойлера и уж точно придется на роскошные колеса с низкопрофиль-





ными шинами… Да и вообще, скакать по колдобинам – не для «Мерседес-Бенца SL500». Он…

МАСТЕР ДРУГОГО СПОРТА

В этом приземистом роскошном автомобиле многое не поддается измерению общим аршином. Скажем, машина – совсем не маленькая, дверь – длинная, а элегантно, играючи прыгнуть за руль, пожалуй, и самый изящный водитель не сможет. Чтобы не смешить прохожих, принял неторопливо-солидный вид и стал усаживаться медленно, с чувством-расстановкой.

А куда же деть куртку? В багажник – как-то далековато. В маленький ящичек за сиденьем – помнется. Положил на него – на ходу упала на пол. Зимнюю одежду точно придется прятать в багажник – за рулем в ней не поместиться. Кстати, пользоваться грузовым отсеком мне быстро расхотелось: электропривод крышки срабатывает лишь при включенном зажигании, о чем я регулярно забывал. Сложно ли сделать, чтобы багажник откупоривался и вручную? Боюсь, придется добавить еще пару электронных блоков…

Об этих мелочах забываешь, едва оказавшись в шикарном, предельно удобном, с огромным числом и диапазоном регулировок кресле, предлагающем весьма плотную посадку.

Количество кнопок поначалу завораживает, чтобы не сказать – пугает. Впрочем, функции большинства понятны сразу, иных – после недолгих раздумий. Ну как в таком автомобиле без клавиш переключения коробки передач в автоматический, спортивный или ручной режимы? Вот и «весла» под рулем – для перемены передач. Да простят меня поклонники всего самого-самого «хай-тек», но все-таки не очень понимаю, зачем вся эта «музыка» 388-сильному автомобилю с мягко и четко работающей автоматической «семиступкой». Видимо, действует закон жанра…

Чтобы научиться управлять – нет, не коробкой передач, всего-навсего задней шторкой, нужно немало потренироваться или штудировать толстенную инструкцию. Да, «Мерседес-Бенц SL500» – истинное дитя XXI века. Спасибо, хоть до веще-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
MERCEDES-BENZ SL500

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4535
ширина	1825
высота	1315
база	2560
колея спереди	1560
сзади	1545
Объем багажника (VDA), л	235
Радиус поворота, м	5,5
Снаряженная масса, кг	1835
Полная масса, кг	2205
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,4
Макс. скорость, км/ч	250
Топливо	АИ-95
Запас топлива, л	80
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	8,8
городской цикл	12,2
смешанный цикл	18,2

Двигатель: бензиновый, V8, 5461 см^3, 285 кВт/388 л.с. при 6000 об/мин, 530 Н·м при 2800–4800 об/мин

Трансмиссия: заднеприводная, А7

Ходовая часть: подвески спереди и сзади – независимые многорычажные; рулевое управление – реечное с усилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины 245/45R17

В ручном режиме передачи переключают «веслами» под рулевым колесом либо более привычным рычагом. За ним – клавиша управления крышей.



В ящичке за пассажирским креслом – CD-чейнджер. Бокс за водителем свободен.

Помимо массы регулировок, подогрева и вентиляции кресла, в нем есть и массажер. Управление – внизу, на сиденье.

Здесь 388 л.с. и 530 Н·м. Выглядит, по-моему, не менее красиво, чем сам автомобиль.

Огромные козырьки вовсе не пижонство. В открытом автомобиле солнца, разумеется, больше, а приборы нужно видеть всегда.

вого ящика в двери и до пепельницы электроника не дотянулась!

А вот и одна из главных особенностей: почти бесшумно исчезающая в багажнике и «возникающая» оттуда жесткая крыша! Хочется по-ребячески проделать это еще и еще раз. Но сильнее, конечно, тянет попробовать в деле самый престижный в «мерседесовской» гамме, поистине королевский родстер.

АУДИЕНЦИЯ С ЗАНОСОМ

Ну как не вдавить правую педаль чуть глубже, чем следует в тягучем московском потоке? Я, конечно же, не удержался. Но в это мгновение показалось: не только мельчайшие камушки – даже московскую пыль широченные скоростные шины восприняли если не возмущенно, то с недоумением. Впрочем, через доли секунды «Мерседес» понял задачу: камушки и пыль отброшены, в зеркалах стремительно уменьшаются контуры недавних соседей по потоку, а спереди столь же молниеносно приближается хвост у следующего светофора. Тормоза под стать разгону: работают быстро, четко, предельно адекватно действиям водителя.

«Мерседес-Бенц SL500» умеет вызвать ощущение своего всемогущества. Но именно поэтому не хочется давить педаль в пол, претендуя на первенство в светофорных гонках. Кстати, педаль газа в «Мерседесе» – длинноходная и довольно тугая – словно переспрашивает: «Ты действительно хочешь большего ускорения?» Управлять мощной, стремительной машиной даже в городских пробках легко и удобно.

Но лучше все же выйти на более-менее свободное шоссе



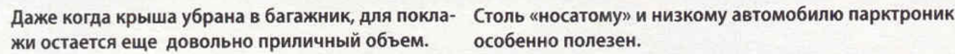
Складывание крыши начинается с открывания багажника… в обратную сторону.





Даже когда крыша убрана в багажник, для поклажи остается еще довольно приличный объем.

Столь «носатому» и низкому автомобилю парктроник особенно полезен.



MERCEDES-BENZ SL500 – СОЧЕТАНИЕ СПОРТИВНОГО И ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКОГО АВТОМОБИЛЯ: СИЛЕН, КРАСИВ И ОЧЕНЬ ДОРОГ.

 Отличная разгонная динамика, отменные тормоза, отточенная управляемость.

 Сложное управление простыми узлами – крышкой багажника, задней шторкой. И куда же положить куртку?

и плыть со скоростью 90 км/ч, наслаждаясь негромким мурлыканьем магнитолы. Поток встречного воздуха в машине с опущенной крышей и поднятыми боковыми стеклами лишь слегка ощущаешь макушкой. А для 5,5-литрового красавца V8 такой режим и вовсе «детский» – на тахометре 1500 об/мин.

Но даже при таком спокойном движении шины доходчиво рассказывают о небольших выбоинках и канавках. Да что дорога – временами поневоле вспоминаешь собственное устройство. Вот, похоже, сотрясается желудок, а это, видимо, подпрыгнула печень…

Зато ни о каких суетливых подруливаниях на прямой нет и речи. А в повороте «Мерседес-Бенц» спокойно идет на скорости, заметно превышающей разумную для большинства автомобилей. Выбираю участок с редким движением и несколько раз «утюжу» поворот. Сдергиваю SL с траектории, имитируя неглубокий занос. Шины чуть взвизгнули, призывая вступить в дело систему стабилизации, а для возвращения машины на путь истинный понадобилось лишь короткое спокойное движение рулем.

Пожалуй, именно умение решать трудные задачи предельно быстро, но с дипломатичным спокойствием и аристократичным изяществом – необходимая черта короля. По крайней мере, того, что сохранил престол и в нынешнем столетии.

ПРЕДЕЛ МОГУЩЕСТВА

Если условно вычленить из «Мерседеса SL500» двигатель, трансмиссию, подвеску, рулевое управление и тормоза и попробовать охарактеризовать их порознь и во взаимодействии, придется согласиться: «железо» работает практически идеально. Прибавим элегантный, изящный, с чудодейственной жесткой крышей, но всего лишь двухместный кузов. Начиним все это современной электроникой – полезной и… ну, скажем, дополнительной. Теперь вновь посмотрим на ценник… Да, этот автомобиль не измерим общим аршином. Но нельзя же от скрипача требовать успехов в поднятии гири, от футболиста – прекрасного владения виолончелью, а от короля – быть чемпионом в преодолении полосы препятствий… □

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



BMW 650Ci
От €117 500 ($150 000)

Баварский кабриолет тоже под завязку начинен ультрасовременными устройствами и не менее престижен. По характеристикам БМВ-650 очень близок к «Мерседесу-SL500»: 367 л.с., разгон до 100 км/ч – 5,8 с. Интересно, что крыша у БМВ – матерчатая.



PORSCHE 911 CARRERA S
От €127 700 ($163 000)

Кабриолет с 355-сильным двигателем развивает 100 км/ч за 4,9 с. Максимальная скорость, как и на иных «порше», не ограничена 250 км/ч, поэтому, имея подходящую дорогу и смелость, можно попытаться достичь заявленных 293 км/ч.

ОХОТНИКИ НА ПРИЛАВКЕ

Максим Сачков

Даже сегодня, когда рынок кишит самыми разнообразными автомобилями, УАЗ по-прежнему остается самым дешевым предложением в своем классе. Причем разница с ближайшими конкурентами – почти вдвое. Речь сейчас не идет о новой модели «Патриот» (точнее, Patriot – производитель пишет название латиницей). Поговорим о старом «уазике», претерпевшем три года назад очередную модернизацию. Теперь он носит иностранное имя «Хантер» (Hunter, по-русски – охотник). Хотя заводские индексы все же остались (см. таблицу с данными производителя).

В АРСЕНАЛЕ

Сначала давайте разберемся, кого называют «хантерами». Вот основные отличия «охотников» от родственников победнее, которых еще выпускают небольшими партиями, в основном по заказам военных. Во-первых, внешность – цельнометаллический кузов с пластиковыми накладками на бамперах и решетке, задней распашной дверью, новыми наружными зеркалами. Салон проветривается через сдвижные форточки, впереди противотуман-

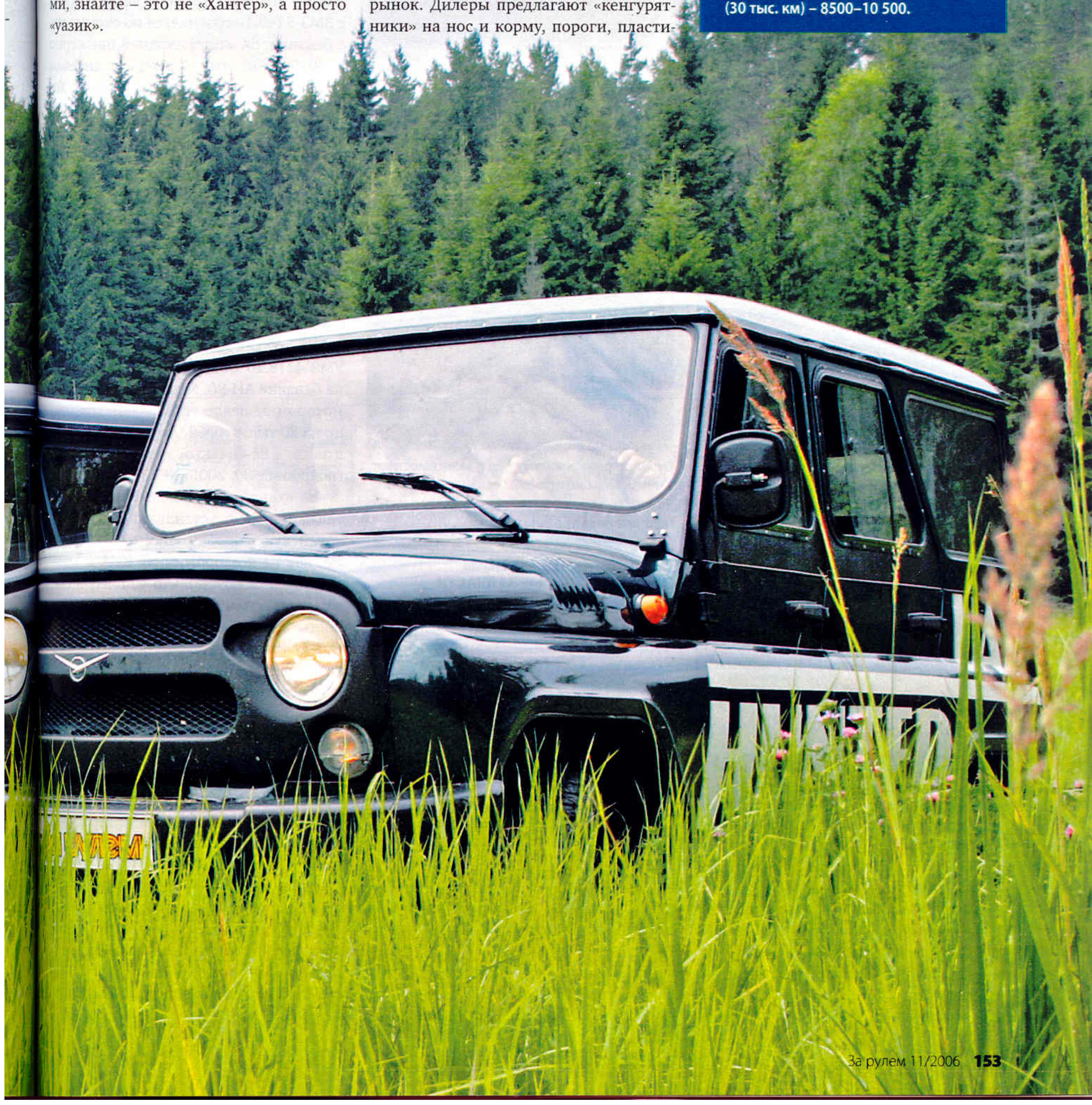


ные фары, а к головному освещению с галогенными лампами приставлен гидрокорректор. Кроме того, в арсенале «хантеров» – новые неразъемные мосты типа «Спайсер», дисковые передние тормоза, гидроусилитель руля. Место старой раздатки занял не столь шумный агрегат с косозубыми шестернями. Так что увидите УАЗ с тентом и откидным задним бортом, с передней рессорной подвеской и барабанными тормозами, с разъемными «гражданскими» или редукторными мостами, знайте – это не «Хантер», а просто «уазик».

Небогатую базовую комплектацию (кстати, она единственная) с удовольствием пополняют дилеры. Даже примерные цены на предлагаемое дополнительное оборудование назвать сложно: они порой отличаются мнократно. Например, установить дополнительные сиденья в багажнике, чтобы «Хантер» смог везти семерых, у одного столичного продавца стоит 2 тыс. рублей, а неподалеку почти втрое дороже. Желаете сэкономить, не поленитесь поднять телефонную трубку и «пощупать» рынок. Дилеры предлагают «кенгурятники» на нос и корму, пороги, пласти-

С «ХАНТЕРОМ» ПО ЖИЗНИ

Заводская гарантия – 1 год или 30 тыс. км в зависимости от того, что наступит раньше. Единых рекомендованных цен на ТО нет, поэтому расценки у дилеров сильно разнятся. В столице порядок цен таков. ТО-1 (2 тыс. км) с расходными материалами и оригинальными запчастями стоит 5500–8500 рублей, ТО-2 (10 тыс. км) – 5500–7500, ТО-3 (20 тыс. км) – 7500–8500, ТО-4 (30 тыс. км) – 8500–10 500.

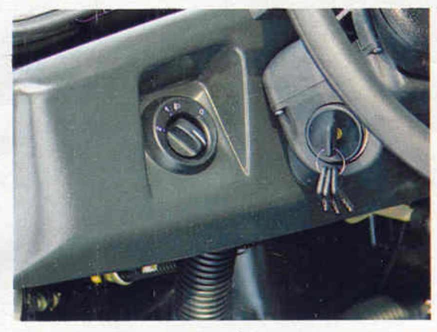




На «хантерах», в отличие от предшественников, передний мост и пониженный ряд включает один рычаг. Кроме того, ручник стал привычным: его рычаг, как у большинства автомобилей, между передними сиденьями.



Щиток приборов смещен вправо от водителя. Не самое удобное решение с точки зрения эргономики, к тому же руль прикрывает половину указателей.



Отрегулировать высоту фар в зависимости от загрузки можно прямо из салона. Освещать дорогу тускловатому головному свету помогают штатные противотуманки.



Сиденья с поясничным подпором довольно удобны. Жаль, продольная регулировка у них скромная и спинку настроить непросто – рука застревает.

ковый (вместо штатного матерчатого) чехол для запасного колеса, легкосплавные диски. Иногда машины уже продаются с некоторыми опциями, стоимость которых, естественно, учтена в цене автомобиля – некоторые называют это комплектацией «люкс».

СРЕДНИЕ ПО МОСКВЕ ЦЕНЫ НА ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ

Детали	Стоимость, руб.
Стекло ветровое	650
Фара	500
Фонарь задний	600
Крыло переднее	1500
Капот	3000
Тормозные колодки передние (комплект)	500
Амортизатор задний	500
Фильтр топливный/масляный/воздушный	250/170/150
Глушитель	350
Ремень генератора	250
Бампер передний в сборе	4500

ЭКИПИРОВКА

На большинство «хантеров» устанавливают бензиновый 2,7-литровый впрысковый двигатель ЗМЗ-409.10. Несмотря на то что мотор «задушили» по мощности, чтобы не «порвать» старенькую, не рассчитанную на столь серьезные нагрузки трансмиссию, из предлагаемых агрегатов в нем самый большой табун «лошадей» и высокий крутящий момент. Стоит «Хантер» с таким мотором примерно 265–280 тыс. рублей.

Желающим экономить на топливе предлагают новый заволжский агрегат – дизель ЗМЗ-5143.10 (ЗР, 2006, № 9). На каждую сотню километров этот мотор расходует на 2–3 л меньше горючего, чем бензиновая модификация. Причем солярка еще и дешевле девяносто второго – с московской разницей в ценах на эти виды топлива вседорожник с ЗМЗ-5143.10 сравняется по стоимости с бензиновой модификацией примерно к 40–50 тыс. км. «Хантер» с дизелем предлагают за 280–300 тыс. рублей. Хотя «кубиков», из которых складывается достойная тяга, дизелю все же маловато – на некоторых режимах мотору не хватает мощности и крутящего момента. Впрочем, подробно об этой модификации журнал расскажет в ближайшее время, когда «Хантер» с ЗМЗ-5143.10 побывает на тесте.

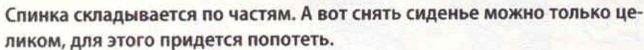
В продаже еще встречаются «хантеры» и с другими двигателями – снятые с производства, они еще остались у дилеров. Ульяновский карбюраторный УМЗ-4218.10 объемом 2,89 л работает на бензине АИ-80. Модификация с этим мотором дешевле впрысковой примерно на 20 тыс. рублей. Другой уволенный в запас – 86-сильный дизель «Андория» (подробнее ЗР, 2005, № 10).

На «хантеры» с заволжскими двигателями сейчас устанавливают только корейскую коробку «Даймос» – такую же, как на вседорожниках КИА и «Хёндай». Не исключено, что у дилеров также могут всплыть из старых запасов машины с арзамасскими коробками – у них непривычная схема переключения. Наш совет – поищите машину с импортным агрегатом. Он надежнее, к тому же не требует сноровки, чтобы безошибочно орудовать рычагом.

ОХОТНИЧЬИ ХИТРОСТИ

«Хантер» – это автомобиль с армейскими генами, а военного всегда издалека видать. Например, посадка в автомобиль требует солдатской выучки, без нее не проникнуть в салон через узкие двери. Впрочем, современные понятия о комфорте неприменимы к «Хантеру». Конечно, модернизация внесла коррективы – появились новые удобные кресла, многие органы управления стали выглядеть по-человечески, панель приборов при-





Спинка складывается по частям. А вот снять сиденье можно только целиком, для этого придется попотеть.



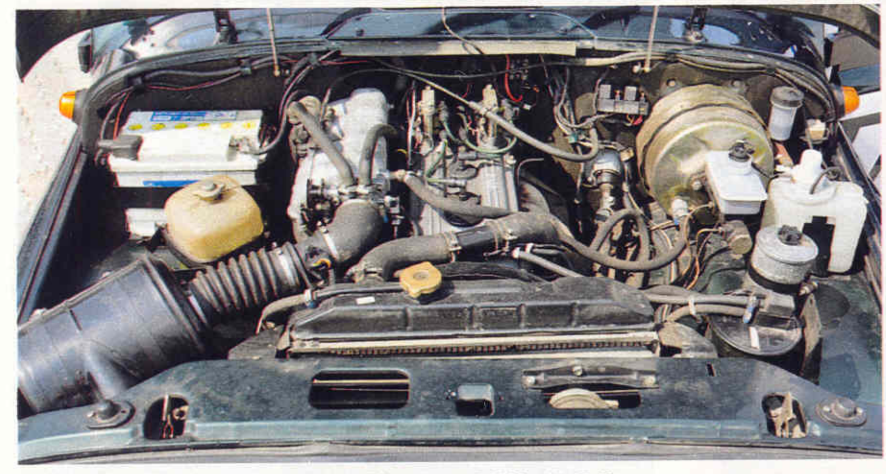
Вход в багажное отделение прикрывает распашная дверь. На полу – резиновое покрытие, не очень эстетичное, зато практичное.

СТОИМОСТЬ РАБОТ В МОСКВЕ БЕЗ РАСХОДНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Работа	Стоимость, руб.
Замена масла и фильтра	190
Замена сцепления	3500
Замена передних тормозных колодок	450
Диагностика двигателя	500
Сход-развал	300
Замена шкворня поворотного кулака	1000
Замена ветрового стекла	800

крыта пластиком, пол устлан ворсистыми коврами – но до общепринятого уровня, увы, далеко. Чего стоят свисающие из-под «торпедо» провода и воздуховоды. Или приборы родом из середины прошлого века. Тут даже не возникает вопроса о подушках безопасности. Достаточно посмотреть на расположение верх- него крепления ремня – между лентой и грудью водителя проходит ладонь.

Управлять «Хантером» на шоссе – сомнительное удовольствие. Водитель здесь выступает в роли штурмана: задал приблизительный курс – после этого автомобилю лучше не мешать. На скорости около сотни динамический коридор, в котором разгуливает «уазик», с трудом укладывается в ширину ряда. Ни о каких резких объездах препятствий и не помышляйте! Добавляет неприятных ощущений и невнятный усилитель руля, с которым совсем перестаешь чувствовать связь с колесами. Хотя на парковках такой помощник приходится кстати,



Один из вариантов силового агрегата – бензиновый ЗМЗ-409.10. После модернизации в моторном отсеке появился новый воздушный фильтр, а капот удерживают газовые упоры.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	УАЗ-315195	УАЗ-315148 (дизель)
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4100	
ширина	1730	
высота	2025	
база	2380	
колея спереди/ сзади	1445/1445	
Радиус поворота, м	6,3	
Снаряженная масса, кг	1665	н.д.
Полная масса, кг	2415	
Время разгона 0–100 км/ч, с	20	н.д.
Максим. скорость, км/ч	135	120
Топливо	АИ-92	ДТ
Запас топлива, л	2х39	2х39
Расход топлива, л/100 км: при 90 км/ч	13,2	10,1
Кузов		
Количество дверей/мест	5/5	
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Рабочий объем, см³	2693	2240
Мощность, кВт/л.с.	94/128	67/91
при об/мин	4400	4000
Крутящий момент, Н·м	218	196
при об/мин	2500	2500
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	М5	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди и сзади	зависимая	
Рулевое управление	червячное с гидроусилителем	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	барабанные	
Размер шин	225/75R16	

да и на бездорожье он демпфирует удары, передающиеся на баранку. Ниже всякой критики тормоза – «хантеры», попадавшие к нам на тесты, останавливались со 100 км/ч за отметкой 60 м! Для современного автомобиля показатель, мягко говоря, посредственный. При этом часто приходится еще и бороться с автомобилем, когда его начинает «крестить» из-за неправильно отрегулированных тормозов.

Двойные уплотнители дверей добросовестно выполняют свои обязанности. Наши зимние тесты подтвердили – в холода в «Хантере» тепло. Да и грязь после долгого скитания по проселкам не приходится выбрасывать из салона горстями. А вот в жару оседлавший «охотника» изрядно попотеет – вентиляция через узкие сдвижные форточки слабенькая.

Неискушенному владельцу ульяновский вседорожник подкинет еще одну загадку – с какой стороны подъехать к топливной колонке. Двигатель высасывает горючее из одного бака, который постоянно пополняется из соседнего – он-то и опустеет в первую очередь. Перед заправкой внимательно изучите руководство по эксплуатации, чтобы точно знать, в какую из двух горловин вставлять пистолет.

Добравшись до разбитого проселка, «уазику» прощаешь многое. Большой дорожный просвет, хорошая геометрическая проходимость, жестко подключаемый передний мост и пониженный ряд – отличный арсенал «проходимца». «Хантер» использует этот набор достойно, если, конечно, шины подходящие. Однако модернизация все-таки нанесла небольшой урон вседорожным качествам. Современные машины уступают предшественникам в тяге на низких оборотах.

Где старый УАЗ спокойно едет на ровном газе, новый требует постоянно играть сцеплением. Кроме того, пластиковые бамперы и модный сверкающий окрас предполагают аккуратное обращение – поцарапаете такой красивый бок, с кисточкой или валиком на «металлик» не замахивайтесь. Да и сапоги стоит обивать от грязи перед входом в автомобиль – ковровое покрытие уже не помоешь запросто из шланга.

«Хантер» – автомобиль специфический и уж точно не на каждый день. Хотя бы потому, что УАЗ не славится надежностью. Новые импортные узлы немного поправили ситуацию, но радикально не изменили. И солидную часть досуга владельцу придется провести с ключами в руках либо в ожидании на сервисной станции, а вовсе не за рулем. «Хантер» хорош на бездорожье, но автомобиль большую часть времени ездит по асфальту – это отличает его от техники специального назначения. Хватает и конструктивных недочетов полувековой давности, которых, увы, небольшими модернизациями не исправить. Но, несмотря на все недостатки, «хантеры» все равно берут – видимо, цена привлекательная. □

ДЕТСТВО ЗАТЯНУЛОСЬ

Игорь Твердунов

UAZ PATRIOT
- Изготовитель: ОАО «УАЗ»
- Год выпуска: 2005
- В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: с декабря 2005
- Пробег на момент отчета: 21 500 км
- Предыдущие публикации в журнале: 2006, № 3, 8

О КАЧЕСТВЕ

Пробег нашего «Патриота» перевалил за 20 тыс. км – детство осталось позади. Как у большинства отечественных машин, оно было нелегким – замучили болезни юного возраста. Ломался «уазик» часто, по мелочи и по-крупному. Но регулярное лечение стало, наконец, приносить плоды – вал поломок пошел на убыль. Со времени последнего отчета неприятностей было уже не так много, как прежде.

Автомобиль безобразно тормозил: педаль то «вставала колом», то проваливалась к полику. При резком торможении «Патриот» кидало в сторону. При очередном ТО поменяли вакуумный усилитель. Педаль стала более жесткой, но тормоза от этого эффективней, к сожалению, не сделались.

Незадолго до ТО двигатель начал подергиваться под нагрузкой, пропускать вспышки. Замена свечей на сервисе результата не дала. Замена высоковольтных проводов и катушек тоже не возымела успеха: неприятный эффект остался, хотя и стал менее заметен.

Починили пресловутый краник масляного радиатора, но мотор по-прежнему выглядит поросенком – сочится по всем щелям.

Остальное – мелочи, противные и досадные. Концевики дверей стали окисляться, отчего, естественно, забузила сигнализация. Начали сопливиться сочленения шлангов гидроусилителя руля. В дождь потеют стекла. Появились потеки из-под крышки распределительного бачка…

Детские болезни мы победили. Надеюсь, они сразу не перейдут в старческие.

О КОНСТРУКЦИИ

Двадцать тысяч – изрядный срок, чтобы составить достаточно полное впечатление об автомобиле. О качестве уже сказано, теперь поговорим о конструктивных особенностях. Начнем с того, что понравилось.

В первую очередь – вполне презентабельный внешний вид: кузов неплохо собран, хорошо покрашен, цвета модные, светотехника современная. То же можно сказать и о салоне – более-менее аккуратный и очень просторный. Рабочее место водителя вполне удобно, обзор выше всяких похвал, гигантский багажник. Производителю удалось сделать автомобиль, который при первом знакомстве оставляет приятное впечатление. Если копнуть глубже, то дела обстоят куда хуже.

Как бы ни называли машину именем собственным, да еще на иностранный манер, надо понимать, что перед нами модернизированный УАЗ-3160 образца тысяча девятьсот замшелого года. Из прошлого – сдвинутая вперед центральная стойка и узкая передняя дверь. Оттуда же «сшитая» из нескольких частей крыша. Кстати, под резиновыми накладками на стыках ее панелей уже появилась ржавчина. Крайне неудобно складывается заднее сиденье, а сложенное,

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ «УАЗ-ПАТРИОТ» (0–22 000 км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Расходы за пробег 0–12 000 км	110 079
Из них бензин	30 600
Расходы на содержание 12 000–22 000 км:	
ТО (20 000 км), замена ламп и свечей	12 453
Высоковольтные провода, катушка зажигания	560
Бензин АИ-92 (средний расход 13,5 л/100 км)	24 600
ИТОГО	**37 613**
Общие расходы (0–22 000 км)	147 692

ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ



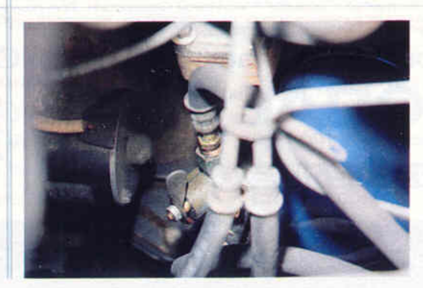

Архаичные концевики дверей окисляются. Это приводит к сбоям в работе сигнализации.



Мотор «троит» под нагрузкой. На сервисе заменили свечи – не помогло. Мы сами поменяли провода и катушки – результат тот же.



Вакуумный усилитель заменили по гарантии, но эффективность тормозов это, увы, не улучшило.



Краник масляного радиатора был основной причиной повышенного расхода масла.

оно занимает слишком много места.

Отдельная тема – моторный отсек. Похоже, несчастный заволжский шестнадцатиклапанник туда встраивали, что называется, «по месту». Почему провода и шланги проложены как попало? Почему нижний патрубок радиатора лежит на рулевом механизме? Почему в жару в пробках мотор перегревается? Почему от нагретого щита моторного отсека нагревается салон? Почему от высокой температуры под капотом клинит тормоза?

Несмотря ни на что, бегает «уазик» очень даже бодро. При этом довольно сносно (для машины с зависимой подвеской) ведет себя на дороге. Огромный вседорожник разгоняется до 152 км/ч и разменивает первую сотню за 17 с половиной секунд. Именно такие результаты показал «Патриот» при замерах на Дмитровском полигоне. Но, скажите, отчего тяжелая и скоростная машина столь плохо тормозит?! 63,3 метра тормозного пути со 100 км/ч – результат по сегодняшним меркам провальный! Вдобавок автомобиль рыскает на торможении, колеса схватывают неравномерно. Дважды мы были на гарантии по поводу тормозной системы, заменили вакуумный усилитель и регулятор тормозных сил, устранили течи. Что еще надо поменять?

О ЦЕНАХ

Дорог или нет «Патриот» при покупке, каждый решает сам. А вот содержать «Патриот» точно недешево. Не из-за расхода топлива: с зимних 15 л на сотню летом среднее потребление упало на полтора литра – хорошие результаты для большого «проходимца» с бензиновым мотором. Солидных денег стоит обслуживание в фирменном сервисе. Последнее ТО при пробеге 20 000 км обошлось в 12 453 рубля, из которых 7125 рублей – собственно работа по ТО. Остальное – замена трех лампочек, свечей и расходные материалы. За три плановых ТО в кассу сервисного центра перекочевало 30 с небольшим тысяч рублей. Немало! Но отказываться от обслуживания у официального дилера все же не стоит. Ведь ремонт, который нам выполнили по гарантии за те же 20 тыс. км потянул бы на 20 с лишним тысяч рублей!

Я отдаю себе отчет в том, что жить с большим полноприводным автомобилем недешево. И немалых денег, уплаченных за обслуживание, было бы не жалко, если бы от ТО до ТО машина ездила без проблем. Пока об этом остается только мечтать.

О ПАТРИОТЕ

Это очень коварный автомобиль: он умеет очаровать с первого взгляда. Большой, солидный, вместительный, совсем не урод, скорее напротив, неплох на шоссе и хорош в бездорожье... Только потом понимаешь, что под личиной этакого российского «джипа» скрывается обычный УАЗ, пусть и усовершенствованный. Большинство огрехов сборки со временем удастся исправить, своими силами или за деньги – кому как удобней. Но как быть с конструктивными просчетами?

А ведь я чуть было не купил себе «Патриот». Даже продал свою длинную «Ниву». Теперь сожалею о продаже тольяттинской машины. Она тоже доставляла массу хлопот, только стоила в два раза меньше. А если ломается одинаково, так зачем переплачивать?

Ах да! Я же совсем забыл про имидж «крутого джипа»...

P.S. «За рулем» публикует уже не первый материал о «Патриоте». И не первый раз жестко критикует этот автомобиль. Пока отозвались лишь почитатели ульяновских вездеходов.

А вот производитель молчит... Неужели ему нечего сказать? Читателям было бы интересно узнать не только о том, что ломается, но главное – о том, что делается, чтобы больше не ломалось. Поэтому заканчиваю этот отчет теми же словами, что и прежний: мы ждем комментарий от изготовителя и готовы опубликовать его в ближайшем номере. □

40 ЛЕТ – 25 МИЛЛИОНОВ

Игорь Моржаретто. Фото: Георгий Садков



В этом году Волжский автозавод отпраздновал 40-летний юбилей. В июле 1966-го было подписано совместное постановление ЦК КПСС и Совмина СССР о строительстве завода в Тольятти; первые «Жигули» сошли с конвейера в апреле 1970 года. Одновременно на АВТОВАЗе отметили еще одно событие – выпуск 25-миллионного автомобиля. Им стал хэтчбек «Лада-Калина».



Тольятти вчера и сегодня. Улица Революционная – главная в городе. Раньше по ней ходили демонстрации трудящихся. Сейчас в самых модных магазинах и ресторанах демонстрируют собственные жизненные успехи.



Улица Юбилейная. В начале 70-х трест «Главмосстрой» построил 7-й квартал Автозаводского района всего за год. Теперь деревья выросли и за ними почти не видно домов, а плакаты на улице уже совсем другие...

ЭКСПОРТ АВТОМОБИЛЕЙ ВАЗ

Год	Выпуск	Экспорт	Доля экспорта от выпуска, %
2005	721 492	96 484	13,37
2004	717 985	92 966	12,95
2003	699 899	91 745	13,11
2002	697 529	96 747	13,82
2001	752 514	86 158	12,35
2000	701 193	98 809	13,13
1999	667 735	53 051	7,57
1998	592 301	59 332	8,89
1997	734 043	95 375	16,10
1996	673 561	152 295	20,75
1995	613 897	173 194	25,71
1994	520 841	196 696	32,04
1993	660 725	280 593	53,87
1992	680 327	271 763	41,13
1991	681 235	269 937	39,68
1990	737 571	279 825	41,08
1989	733 064	301 332	40,85
1988	731 078	306 641	41,83
1987	726 332	295 654	40,44
1986	725 044	287 235	39,55
1985	726 125	235 415	32,47
1984	722 621	216 810	29,86
1983	718 860	227 720	31,51
1982	713 950	248 962	34,63
1981	720 313	232 430	32,56
1980	714 443	285 912	39,69
1979	711 332	317 833	44,49
1978	712 482	285 431	40,13
1977	696 310	271 518	38,11
1976	685 749	259 188	37,22
1975	667 741	202 483	29,53
1974	637 244	181 071	27,12
1973	496 736	152 309	23,90
1972	232 422	102 987	20,73
1971	173 345	58 200	18,00
1970	23 115	0	0,00
Всего	**22 490 652**	**6 767 617**	**30,09**

Несмотря на рост числа иномарок в России, ВАЗ продолжает оставаться лидером рынка: его модели составляют 49% всего автопарка страны, да и среди новых машин за «Ладой» большинство – 53%.

Если сопоставить самые свежие данные регистрации с общими показателями выпуска автомобилей на АВТОВАЗе за 26 лет, то получается, что 48,2% всей «классики», выпущенной за эти годы, и сейчас на ходу! (Хотя, конечно, такое сравнение не слишком корректно, ведь добрая треть «Жигулей» ушла на экспорт). А среди автомобилей «Ока» этот показатель и того выше – 79,3%!

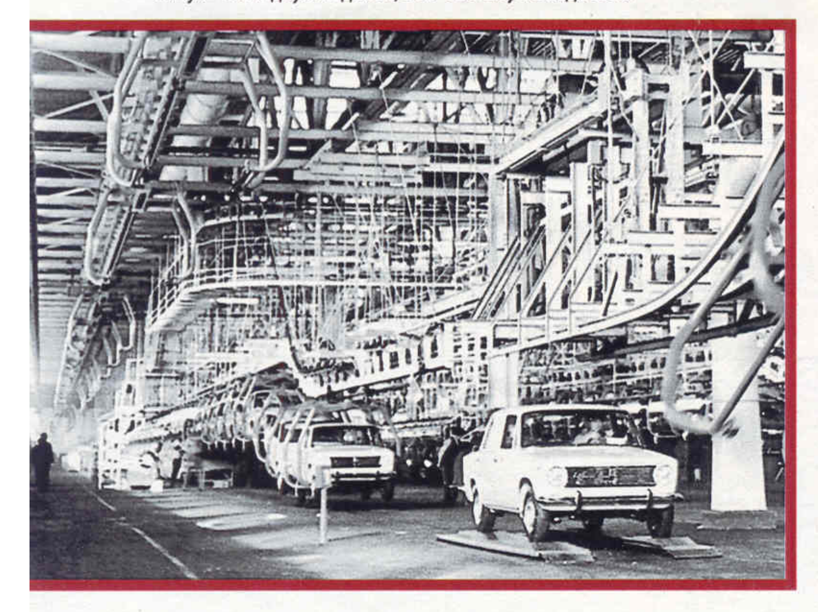
Хотя, конечно, по здравому рассуждению, можно обозначить три причины такого редкого долголетия автомобилей из Тольятти. Во-первых, конечно, большая часть владельцев «жигулей» – люди небогатые, и новый автомобиль (любой) просто не могут себе позволить. Во-вторых, они люди мастеровые и ухитряются десятилетиями поддерживать свои машины в хорошем состоянии. И, в-третьих, сами эти автомо-



Каждый день вот уже 26 лет из ворот завода выезжают автовозы с готовой продукцией. Каждый день – около 2000 новых автомобилей с маркой «Лада».



Рядом со старыми цехами, где собирают «классику», «самары», «десятки» и «старые» «нивы», вырос новый завод. Здесь теперь делают «Калину» – пока двух моделей, 300–350 штук ежедневно.



ВЫПУСК АВТОМОБИЛЕЙ LADA (на 1.07.06 г.)

Модель	АВТОВАЗ	Другие предприятия РФ	Украина	Другие страны	Итого
LADA					
2101	2 702 903				2 702 903
21011	2 143 997				2 143 997
2102	666 889				666 889
2103	1 304 866				1 304 866
2104	896 343	70 251	31 406		998 000
2105	1 974 238		619		1 974 857
2106	4 175 319	215 322	1745		4 392 386
2107	2 204 739	54 096	76 814	5944	2 341 593
2108	884 507				884 507
2109	1 491 492	68 701	27 492	14 048	1 601 733
21099	953 210		39 461		992 671
2113	19 093				19 093
2114	290 486				290 486
2115	429 288				429 288
2110	953 746	3034	6908	95	963 783
2111	240 382		2321		242 703
2112	409 187	311	1734		411 232
2121	1 727 144	7568	6232	15 748	1 756 692
2120	8570				8570
2131	58 884	295			59 179
1118	50 202				50 202
2329		5202			5202
21123		132			132
Модели предприятий-смежников					
«Ока-1111»	19 626	497 164			516 790
ИЖ-27175*		7067			7067
ВИС		20 123			20 123
«Бронто»		7243			7243
«Шевроле-Нива»		152 349			152 349
ИТОГО	**23 605 111**	**1 108 858**	**194 732**	**35 835**	**24 944 536**

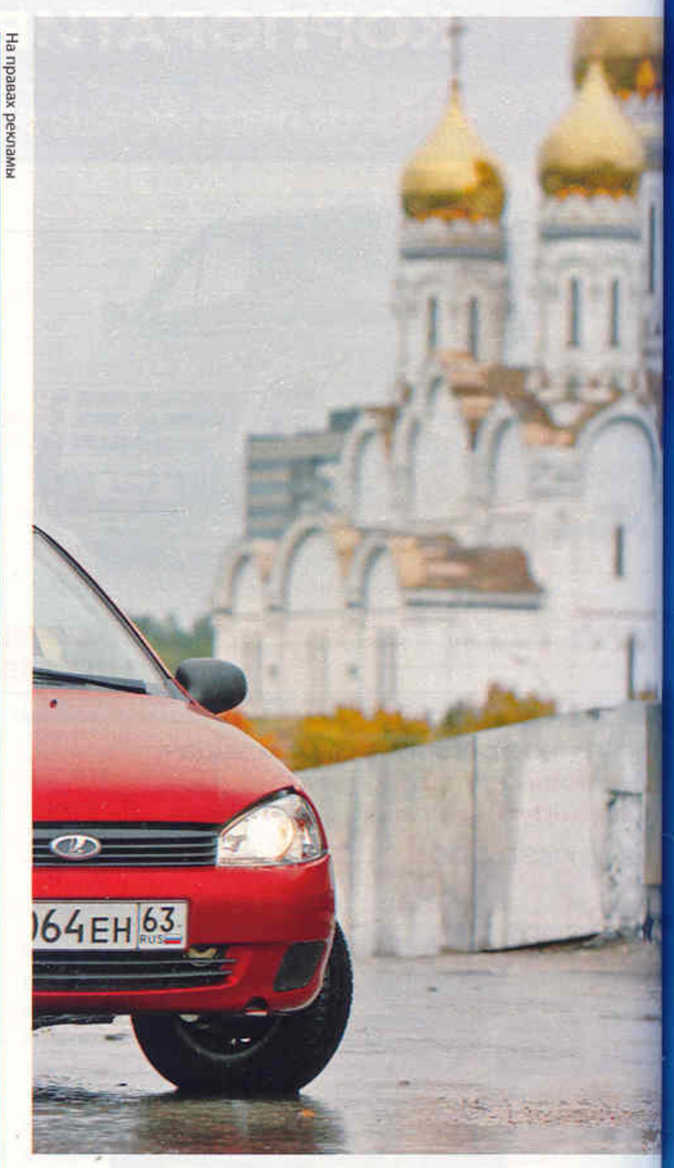
**Комплекты ВАЗ-21043 для коммерческой модели ИЖ-27175.*

били оказались на редкость ремонтопригодными – для этого достаточно гаража, нехитрого инструмента и советов мастера дяди Толи…

Между прочим, это не последняя причина, почему «самары» и «лады» пользовались такой популярностью за границей: в разные годы на экспорт в 70 стран мира уходило до 30–40% всей продукции АВТОВАЗа! Абсолютный рекорд был поставлен в 1993 году – 53,9% (!), но тут цифры лукавят: до 80% экспортированного быстро возвращалось на родину в виде так называемого реэкспорта! Так или иначе, за 25 лет за рубеж поставлено почти 6,8 млн. автомобилей «Лада»; посему они и попали в десятку самых продаваемых и популярных в мире за всю историю автомобилестроения. Такой рейтинг приведен всемирной Интернет-энциклопеди-







Огромный пустырь в районе 1-го квартала превратился в парк, где хватило места даже для кафедрального собора... В бывшем городе молодых атеистов теперь несколько православных церквей, два католических собора, мечеть, есть даже молельные дома.

ей Wikipedia в 2006 году. Впереди только самые известные марки: «Тойота», «Форд», «Фольксваген», «Хонда», «Ниссан».

Сейчас автомобили из Тольятти покупают в 29 странах дальнего зарубежья (Европа, Африка, Южная Америка) и 11 государствах СНГ. Во многих регионах (Украина, Белоруссия, Казахстан и др.) продукция АВТОВАЗа все еще составляет более половины парка легковых машин...

Сорок лет, 25 миллионов выпущенных автомобилей… Числа, конечно, впечатляют. Но несмотря на ежегодный рост производства, сейчас у флагмана нашего автопрома накопилось немало проблем. Оттого и не получилось шумного праздника – лет двадцать назад был бы фейерверк и звездопад (в смысле, высокие руководители и знатные рабочие стали бы Героями соцтруда), а сейчас ограничились митингом в одном из сборочных корпусов... А может, так и надо? Праздники, конечно, дело хорошее, но впереди АВТОВАЗ ждут трудные будни.

СКОЛЬКО ЭМБЛЕМ У ЗАВОДА?

Игорь Моржаретто. Фото: Александр Батыру

Город Запорожье трудно назвать красивым – просто большой промышленный город, заново отстроенный по единому советскому лекалу после войны. Но вот бедным он никогда не был – еще бы, тут сосредоточено свыше 150 крупных предприятий! Тем более странно он выглядел пять лет назад. В 2001 году большая часть заводов не работала, широкие проспекты по вечерам не освещались, а зашедшие ко мне в номер лучшей местной гостиницы местные коллеги были потрясены тем, что в номере есть… горячая вода! «Понимаете, – объяснили они, – у нас в городе в жилом секторе ее нет уже почти 10 лет!» Запорожский автозавод в том году произвел чуть больше 6 тысяч машин.

НА РОДИНЕ «ГОРБАТОГО»

Тем приятнее я почувствовал себя в Запорожье в конце 2006-го: город разительно изменился. Фонари по вечерам горят, полно новых магазинов, кафе; а Запорожский автозавод в прошлом году выпустил автомобилей больше, чем в лучший советский год, – 148 163 штуки, причем ежегодный прирост составляет 40–60 тысяч!

– Год 2005-й вообще стал для нас очень удачным, – рассказывает Николай Евдокименко, председатель правления ЗАО «Запорожский автомобилестроительный завод» (он и ведет экскурсию по предприятию). – В цехах проведены масштабные работы по модернизации оборудования (только собственных средств вложено 25 млн. долл.), введены в эксплуатацию конвейерная линия подачи и сборки дверей автомобиля «Ланос», новый цех окраски пластмассовых деталей, завершили модернизацию и создание площадок для хранения и отгрузки готовой продукции. В прошлом году конструкторы ЗАЗа разработали фургон на базе «Ланоса»; завод начал выпускать автобусы на индийском шасси «Тата». И самое главное – в течение года сумели значительно повысить уровень локализации производства «Ланоса». Во-первых, это позволило снизить стоимость готовых автомобилей, а во-вторых – с ноября мы их беспошлинно экспортируем в Россию и другие страны СНГ.

Собственно, «возвращение запорожцев» в Россию – новый этап в жизни завода. С помощью прежних моделей сделать это не удалось (начиная с 2002 года в РФ ежегодно поставляется 5–7 тыс. автомобилей «Таврия» и «Славута») – у ЗАЗа нет в нашей стране серьезных партнеров, следовательно – ни сбытовой, ни сервисной сети. А вот вместе с «Дженерал моторс», у которого все это есть, – получилось! В результате «Ланос» «made in Ukraine» сразу стал очень популярным. В прошлом году их продали в РФ чуть больше 2,3 тыс., а за 8 месяцев нынешнего – уже 21 469; модель вышла на третье место в своем классе, обогнав такие бестселлеры прошлых лет, как «Хёндай-Гетц», «Рено-Символ» и «Пежо-206». А в планах на этот год – продать в России не менее 40 500 украинско-корейско-американских седанов! Видимо, планы будут выполнены, залог чему – устойчивые очереди (один-три месяца) на эти машины.

На главном конвейере Запорожского автозавода мирно соседствуют автомобили трех, казалось бы, совершенно несовместимых семейств – традиционные украинские «таврии» и «славуты», тольяттинские «семерки» и «девятки», а также корейско-американские «ланосы». На соседней нитке собирают «Опель-Астра»; обе линии сливаются в цеху окраски.

– Не могу сказать, что таким образом мы сумели выровнять потребительские качества автомобиля «Ланос» и «девяносто девятой» модели, но наша цель – чтобы самая дешевая «Таврия» (меньше 5 тыс. долл.) и самая дорогая «Астра» (свыше 20 тыс. долл.) соответствовали самым высоким современным требованиям качества, – объясняет Евдокименко. – На все выпущенные ЗАЗом автомобили мы даем одинаковую гарантию от сквозной коррозии металла – 6 лет.

Для внутреннего рынка ЗАЗ выпускает те же «ланосы» в двух кузовах (седан и хэтчбек), с тремя вариантами двигателя – 1,3; 1,5; 1,6 л (с нового года будет и 1,4 л), с большим набо-



Неполный ассортимент Запорожского автозавода: марки ЗАЗ, «Лада», «Дэу», «Шевроле»… Есть и другие!



ЗАПОРОЖСКИЙ АВТОЗАВОД РАБОТАЕТ В УДАРНОМ ТЕМПЕ – В ТРИ СМЕНЫ БЕЗ ВЫХОДНЫХ.



СДЕЛАНО НА УКРАИНЕ

Уровень украинской локализации в цене «Ланоса» составляет ныне 53%. Сюда входят работы по штамповке, сварке, окраске, сборке, а также стоимость ряда материалов (например, металла) и комплектующих (колеса, боковые стекла, жгуты проводки, обивка салона, метизы, резинотехнические и пластмассовые изделия).

ром опций, а вот в Россию поставляется только седан в трех вариантах комплектаций. Причем на Украине самый дешевый «Сенс» («Ланос» с двигателем 1,3 л) стоит от 7 тыс. долл., а к нам приходит только с мотором 1,5 л (от 9 тыс. долл.). Почему такая несправедливость?

– Мы поставили жесткое условие – под маркой «Шевроле» и через нашу дилерскую сеть будем продавать только автомобиль с импортным силовым агрегатом, – объясняет бренд-менеджер «Шевроле» в России и СНГ Янош Ендрусак. – В этом случае мы готовы поручиться за качество автомобиля; оно полностью соответствует стандартам «Джи-Эм». Машины с силовыми агрегатами Мелитопольского моторного продаются только на Украине через собственную дилерскую сеть корпорации «УкрАвто» (ЗАЗ входит в эту структуру) под маркой «Дэу».

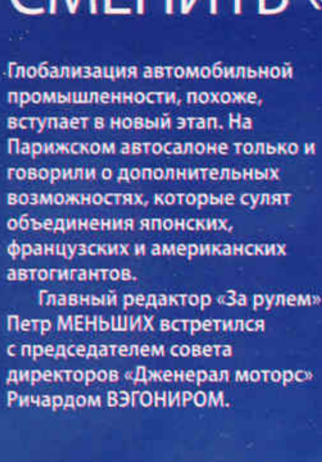
ДОГНАТЬ И ПЕРЕГНАТЬ «ЛОГАН»!

Каждый час с конвейеров ЗАЗа сходит 30 автомобилей; за этот год планируют выпустить 205 тысяч штук. Но спрос и на родине, и в соседних странах значительно превышает предложение. Поэтому вовсю строится новый завод (под модель, название которой пока держится в секрете). Сам «Ланос» уже в середине будущего года должен пережить серьезный рестайлинг: над этим трудятся специалисты ателье «Италдизайн». Недолго осталось «Таврии» – выпуск трехдверной модификации прекратится уже в январе 2007 года, а пятидверная и фургон проживут еще пару лет. «На смену придет автомобиль собственной разработки, но на платформе «Джи-Эм»; работы такие уже идут» – председатель правления Евдокименко не скрывает своих планов.

Продолжат собирать на ЗАЗе тольяттинские автомобили – во всяком случае, пока на Украине на них неплохой спрос (сегодня – до 40 тысяч в год трех моделей). Возможно, в будущем возьмутся и за китайские «чери» – переговоры идут.

А если вспомнить, что на входящем в ЗАО «ЗАЗ» Ильичевском заводе автомобильных агрегатов (ИЗАА) давно налажена сборка легковых и грузовых автомобилей «Мерседес», «Тата» и «Дунфен», то понятно, что если ведущее украинское предприятие будет развиваться такими темпами, как сейчас (ежегодно – плюс 25–30%), то, глядишь, скоро бросит вызов бессменному лидеру автопрома СНГ – АВТОВАЗу. Украинский завод сумел найти серьезных партнеров, занимает почти половину национального рынка и все активнее выходит на рынки соседних стран. Где на новые «запорожцы» разных марок – большой спрос. □

РИЧАРД ВЭГОНИР:
СМЕНИТЬ «ДЭУ» НА «ШЕВРОЛЕ» ПРИДУМАЛ Я



Глобализация автомобильной промышленности, похоже, вступает в новый этап. На Парижском автосалоне только и говорили о дополнительных возможностях, которые сулят объединения японских, французских и американских автогигантов.

Главный редактор «За рулем» Петр МЕНЬШИХ встретился с председателем совета директоров «Дженерал моторс» Ричардом ВЭГОНИРОМ.

– Нас очень заинтересовала новость о возможном альянсе «Рено-Ниссан» и «Джи-Эм». Я понимаю, что этот вопрос еще обсуждается. Как подобный союз может повлиять на развивающиеся рынки – такие, как Россия? С учетом того, что основная проблема нашего автопрома – отсутствие современных компонентов.

– Не хотел бы спекулировать на альянсе «Рено-Ниссан», но у меня все же есть комментарий по вашему вопросу. Автомобильный рынок России демонстрирует стремительный рост. На мой взгляд, следующий этап – становление качественной базы компонентов. Она будет развиваться естественным образом по мере увеличения числа сборочных предприятий в стране – как за счет потенциала местных производителей, так и с помощью международных поставщиков.

О КОНТАКТАХ С «РЕНО»:



«В течение последних нескольких лет мы четко определили принцип работы с партнерами. Мы делаем только то, что считаем полезным для «Дженерал моторс»: уважаем партнеров, но для нас превыше всего интересы акционеров! Именно поэтому в первую очередь оцениваем перспективы собственной компании. Принцип разделения влияния компаний в разных регионах, на мой взгляд, работает очень эффективно».

У нас есть СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ». Совместное предприятие хорошо работает. Не скажу, что все и всегда идет гладко. Но с точки зрения финансов, производства и продаж все в порядке. Насколько мне известно, завод выпускает продукцию хорошего качества. А значит, мы будем стремиться и дальше его развивать совместно с партнерами. У нас нет намерения выкупить предприятие, тем более что нынешнее положение дел наиболее выгодно для каждой из сторон.

О «КАДИЛЛАКЕ» В ЕВРОПЕ:



«Некоторые судачат о том, что продажи не оправдали ожиданий. Но раскрутка марки – всегда дело крайне непростое, требующее терпения. А для того, чтобы раскрутить «премиальный» бренд, терпения и сил нужно еще больше. Зато популярность «Шевроле» в Европе растет стремительно. Конечно, продавать автомобиль по цене 10–20 тысяч евро проще, чем машины за 25–30 тысяч. Однако мы все делаем правильно, потому что интерес к нашей продукции очень высок. Наша задача – терпеливо предоставлять клиентам еще больший выбор комплектаций, моторов для автомобилей «Кадиллак».

– Развитию АВТОВАЗа препятствует дефицит моторов минимум в 300 тысяч. Представители российской компании говорят об этом с большой озабоченностью. «Джи-Эм» затевал с Тольятти большой проект сотрудничества по двигателям. Как вы относитесь к тому, что российскому рынку не хватает такого количества моторов? В будущем эта нехватка может возрасти до миллиона.

– Похоже, такие цифры обещают хорошую прибыль тем, кто собирает в России свои моторы. Уверен, что инвестиции в эту отрасль будут только расти. Я бы не видел тут особых причин для беспокойства: производство комплектующих довольно часто не успевает за основным продуктом. У нас нет четких планов на текущий момент, но возможность сотрудничества с ВАЗом мы по-прежнему не исключаем.

– В Санкт-Петербурге вы запланировали сборку еще какой-либо модели помимо «Каптивы»?

– Решили начать с «Каптивы». В долгосрочной перспективе, конечно, рассчитываем расширить линейку моделей. Мы ищем возможности для увеличения производства «Ланоса». Однако не могу сказать твердо, будем ли мы для этого задействовать российские заводы.

– А кто персонально решил назвать автомобили «Дэу» – «Шевроле»?

– Боюсь, это был я.

– «Шевроле-Каптива» – корейский дизайн, китайская доводка, европейский маркетинг, российское производство. Можно ли надеяться, что когда-нибудь этот период пройдет и для каждого рынка будет существовать собственный автомобиль, адекватный национальному менталитету, культуре?

– Да, я как раз хотел привести «Каптиву» как пример успешного продукта глобализации. Ориентирование на отдельные рынки больше не работает. В настоящий момент необходимо решать двойственную задачу. С одной стороны, мы должны задействовать весь наш потенциал, а с другой – получить одобрение покупателей на местных рынках. Это достаточно напряженная работа. Но мы считаем, что преуспели в решении этой задачи. В самое ближайшее время на рынке появится еще несколько моделей «Шевроле»: одни и те же машины готовятся для разных рынков и будут похожим образом позиционированы. И все же в работе над ними использованы самые разные инженерные решения. В этом суть преимуществ самой крупной автомобильной компании. Возможность работать в мировом масштабе – интересный вызов.

– Не кажется ли вам, что «Дженерал моторс» нуждается в инновационных решениях в области техники? В прошлом году вы обещали порадовать нас гибридными разработками.

– Убежден, что гибридные моторы для коммерческого транспорта, которые мы разрабатываем совместно с «Даймлер-Крайслер» и БМВ, станут выдаю-

О ГЛОБАЛИЗАЦИИ И СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ:



«Компания «Дженерал моторс» использует все самое лучшее, что у нее есть по всему миру, объединяет в единое целое свой капитал: производственные и инженерные мощности, опыт продаж и обслуживание. Мы понимаем, что процесс организации в единую структуру завершится лет через 70–100. Но только так мы сможем получить максимальную выгоду и сократить издержки. Значит ли это, что мы не заинтересованы в партнерстве? Конечно, нет! В случае привлекательных проектов и взаимоотношений, которые позволят нам производить больше, лучше и быстрее, мы будем открыты для любых контактов. Именно так мы представляем себе стратегию дальнейшего развития».



Ричард ВЭГОНИР

Родился 9 февраля 1953 года в Уилмингтоне, штат Делавер. В 1977 году окончил Гарвардский университет по специальности бизнес-администрирование. После учебы работал в финансовом отделении «Дженерал моторс» в Нью-Йорке, четыре года спустя назначен казначеем бразильского филиала, а затем его финансовым директором. В 1989 году – финансовый директор «Джи-Эм Европа». В 1992–2000 гг. – финансовый директор, глава отделения продаж, исполнительный вице-президент и, наконец, президент корпорации и ее исполнительный директор. В 2003-м избран председателем совета директоров «Дженерал моторс».

ОБ АЛЬЯНСАХ «ДЖИ-ЭМ»:









«Активно реализуется совместный проект производства трансмиссий с компанией «Форд». С «Даймлер-Крайслер» и БМВ мы разрабатываем гибридные моторы для крупнотоннажного транспорта. У нас есть совместное производство с «Сузуки» и «Тойотой». Альянсы не являются для нас чем-то новым. Среди них были и очень успешные, и, к сожалению, откровенно неудачные. Зато сейчас мы знаем, что необходимо для действенного партнерства. Именно с этих позиций мы рассматриваем нынешний проект альянса с «Рено-Ниссан». Если же он не состоится, будем изучать возможность партнерства с другими производителями. «Дженерал моторс» в прошлом году продал 9,2 млн. автомобилей – больше любого из автопроизводителей во всем мире. Для успешного развития мы не нуждаемся в увеличении масштабов – необходимо более четко следовать нашей стратегической линии. Партнерские отношения должны способствовать повышению эффективности компании».

щимся достижением инновационных технологий. Мы уже демонстрировали результаты этого сотрудничества автомобильным журналистам и сумели поразить их тем, что нам удалось создать. Мы инвестируем крупные суммы в эту отрасль, недавно показали машины, работающие на топливных элементах. Здесь речь уже идет о целой линейке транспортных средств, способных преодолевать расстояния до 500 километров. Наша задача – довести эти разработки до покупателей при минимальных издержках.

Для североамериканского рынка мы совместно с «Сузуки» разрабатываем новую серию дизельных двигателей. Хотя в долгосрочной перспективе мы видим будущее этих дизелей и за пределами США.

– У вас огромный опыт в покупке отстающих автомобильных компаний. Но может и не надо их покупать? Как говорится, умерла, так умерла. У нас такая проблема назревает с АВТОВАЗом...

– По моим наблюдениям, такие компании не отмирают: они продолжают существовать в «полуобморочном» состоянии. Но мы приобретаем кризисные предприятия не из желания помочь им выжить, а для развития бизнеса и очень внимательно относимся к выбору тех компаний, в которые собираемся инвестировать.

О БУДУЩЕМ СААБА:



«Дела у СААБа обстоят совсем неплохо. Мы и дальше намерены продвигать эту марку на рынке. Единственная оговорка: машины СААБ никогда не были массовыми. Так что у нас даже теоретически не было возможностей для их широкого распространения. Мы с самого начала понимали, что выпуск СААБов – в определенной мере дань традиции марки».

«ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС» (GM) – крупнейший в мире производитель автомобилей, компания основана в 1908 году Уильямом Дюраном. GM принадлежит первенство в создании автоматической коробки передач, подушки безопасности, нейтрализатора. Она первой провела автомобильный крэш-тест. Сегодня в «Дженерал моторс» работают более 300 тысяч человек. Сборочные предприятия фирмы находятся в 32 государствах мира, в том числе в России.





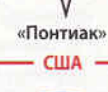

«Шевроле»




«Кадиллак»




«Бьюик»

«Понтиак»



GMC



«Хаммер»



«Сатурн»

США



СААБ
Швеция

«Воксхолл»
Великобритания



«Опель»
Германия



«Холден»
Австралия



«Дэу»
Корея



ИКУО МОРИ: РОССИЯ ИДЕАЛЬНО ПОДХОДИТ ДЛЯ «СУБАРУ»

В компании «Фуджи Хэви Индастриз» смена руководства. Минувшим летом оставил свой пост Киоджи Такенака, уступив место Икуо Мори. С новым шефом «Субару» беседует главный редактор «За рулем» Петр МЕНЬШИХ.

– Коннити ва, добрый день! У вас в руках журнал «За рулем». Он, как и «Субару», предмет ручной работы. В этом ключе я и хотел бы поговорить с вами. Знаю, что господин Такенака предложил вашу кандидатуру на этот высокий пост, так как считал человеком нестандартным.

– Не думаю, что у меня настолько нестандартное мышление. Скорее выбор г-на Такенака объясняется моим богатым производственным и маркетинговым опытом. Он рассчитывает, что мне удастся соединить эти две составляющие успешного бизнеса. Вам, наверное, известно, что компания «Субару» имеет авиационные корни. По части технологий мы уверены в своей высоте, но иногда слишком увлекаемся и забываем о том, что требуется рынку. В настоящий момент мы больше внимания уделяем маркетингу, желая лучше понять запросы клиентов.

– Боязнь нестандартных решений – одна из болезней сегодняшней автомобильной

Икуо МОРИ (Ikuo Mori)

Родился в 1947 году в Японии, инженер по образованию, окончил Университет Васеда. В «Фуджи Хэви Индастриз» с 1970 г. В 1997 г. – генеральный менеджер по производственному планированию, 2002 г. – вице-президент, генеральный менеджер по европейскому региону, 2005 г. – вице-президент, генеральный менеджер по зарубежным операциям и маркетингу, с июня 2006-го – президент и генеральный директор «Фуджи Хэви Индастриз».

промышленности. А вот можно ли выжить, предлагая только нестандартные решения?

– Автомобили «Субару» имеют уникальную особенность – симметричный полный привод в сочетании с горизонтальным оппозитным мотором. От такой компоновки мы не собираемся отказываться ни сейчас, ни в будущем, но постараемся быть ближе к рынку. Полный привод становится все популярней, его применяют все новые и новые фирмы. В этом плане мы имеем некоторое преимущество: у нас больше опыта и наша схема более совершенна. Самое главное, чтобы автомобиль хорошо ездил, хорошо останавливался, хорошо управлялся. С учетом этого можно сказать, что «субару» отлично спроектированы, они довольно спортивны, легко набирают скорость и останавливаются.

– «Трибека» – попытка следовать моде или желание изменить философию «Субару»?

– Появляется все больше моделей довольно дорогого класса SUV, имеющих полный привод и повышенную проходимость. Мы решили применить нашу технологию и выйти в новый для себя класс автомобилей. Раньше такие назывались внедорожниками. Они отлично ездили по бездорожью, но плохо – по асфальту. «Трибека», наоборот, лучше приспособлена для асфальта, но может ездить и вне дорог.

– Как будет развиваться дизайн «Субару» – за счет внутренних резервов компании или будете привлекать дизайнеров из Италии, Испании и других теплых стран?

– В настоящее время больше ориентируемся на собственные силы. Последние четыре года с нами работал Андреас Запатинас, он воспитывал молодых дизайнеров, которые существенно продвинулись вперед.

– Можно от вашего имени, господин Мори, задать вопрос г-ну Иошиде, главе представительства компании в Москве?

– Пожалуйста.

– Итак, г-н Иошида, сколько автомобилей вы сможете продать в этом году?

– Первоначально мы планировали продать 5 тысяч. Теперь вижу, продадим 7–7,5 тысячи машин.

– А сколько потребуется на следующий год?

– Я бы назвал 10 тысяч. Россия – страна, которая идеально подходит для «Субару»: длинная зима, снег, лед… Поэтому наш полный привод здесь очень кстати. Кроме того, марка «Субару» в России стала известна и ценится высоко. Отсюда наша уверенность в развитии российского рынка. Взять, к примеру, нынешний год: мы не ожидали такого роста продаж; но следующий год обещает дальнейшее повышение.

– Господин Мори, в Америке вы собираете «Кэмри» на заводе «Субару». Можно предположить, что на предприятии «Тойота» в Санкт-Петербурге будут производить ваши машины?

– Пока объемы продаж в России недостаточны, чтобы заводить разговор об этом; нужно увеличить реализацию. В последнее время всех автомобильных производителей интересует российский рынок. Ситуация развивается так же, как и в Китае, когда все вдруг ринулись туда строить заводы! Следующая на очереди – Россия. Я не исключаю возможности прийти к вам.

Я занимался производством, в частности, строил завод в Соединенных Штатах. Могу со всей ответственностью заявить, что для эффективного производства нужны солидные продажи! Нужно расширять и укреплять сбытовую сеть и только потом думать о местной сборке. Иными словами, г-ну Иошиде есть над чем поработать. Одновременно должна получить развитие производственная база комплектующих, а с этим в России дела пока обстоят неважно. Кстати, у нас могут возникнуть трудности ввиду того, что наши детали невзаимозаменяемы с деталями других производителей. Это следствие уникальности технологий.

– Удалось ли вам избавиться от опеки «Дженерал моторс»?

– Были некоторые трудности, но сейчас они позади. Мы вкладывали определенные средства в проект СААБ-9-2 на базе «Импрезы». Когда произошел разрыв, нам пришлось покрыть собственные расходы.

– В России с симпатией относятся к «Субару», которая отстаивает свою оригинальность, и мы желаем вам самых больших успехов. В мире должна быть хотя бы одна компания, непохожая на других.

– Мы участвуем в мировом чемпионате по ралли и применяем спортивные решения на серийных машинах. В этом смысле мы тоже уникальная компания. В будущем году в России нам хотелось бы продать 10 тысяч автомобилей. Для автогигантов это, конечно, небольшое количество, но для «Субару» – объем заметный. Тогда Россия для нас станет пятым рынком в мире после Японии, Америки, Австралии и Канады.

– Аригато, саенара! Спасибо и до свидания!

БЕНЗИН РАЗОГНАЛ ИНФЛЯЦИЮ

Андрей Морозов

Осенний скачок цен на бензин – очевидно, последний до лета 2007 года. В последние годы в России отмечаются как минимум две устойчивые ценовые тенденции – в начале осени резко дешевеют арбузы и так же резко повышается цена на бензин. Арбузные колебания все воспринимают как закономерные. А вот бензиновые страсти, накаляющиеся к бабьему лету, становятся предметом серьезных исследований и последующих обещаний.

ИСТОРИЯ ПОВТОРЯЕТСЯ ДВАЖДЫ

Прошлогодний сентябрьский скандал, вызванный монопольным сговором нефтяников, договорившихся синхронно задрать цены на топливо, казалось, должен был научить правительство, как говорится, «играть на опережение». Но в этом году бензиновая история повторилась уже в виде фарса. Парадокс заключался в том, что раньше у нас цены на бензин росли вместе с мировыми ценами на нефть, а в этом году осеннее повышение цены бензина в среднем на рубль за литр случилось на фоне мирового снижения цен на топливо. Пусть несущественного, но – вполне реального.

Повышение нефтяными компаниями оптовых цен на бензин этой осенью экономически неоправданно, считает вице-президент Российского топливного союза Евгений Аркуша:

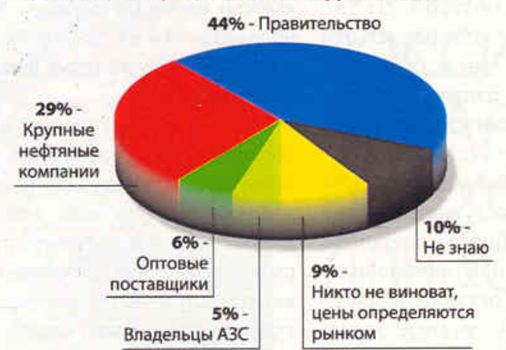
– Цены росли быстрее, чем это диктует экономическая необходимость. Рост стоимости бензина уже превысил темпы инфляции!

Е. Аркуша уверен, что осеннее повышение цен – спекуляция, вызванная желанием нефтяных компаний заработать. За сентябрь оптовые цены на бензин увеличились по сравнению с августом на 300–400 руб. за тонну.

Глава Минэкономразвития Герман Греф заявил, что правительство намерено провести консультации с нефтяными компаниями по поводу сдерживания роста цен на бензин. По итогам 8 месяцев они выросли на 9,3%, уже опередив прогноз по инфляции на весь 2006 год (9%). А ведь еще в начале года г-н Греф заявлял, что темпы роста цен на бензин в 2006-м должны соответствовать темпам инфляции!

КТО ВИНОВАТ, ЧТО ТОПЛИВО ДОРОЖАЕТ?





Опрос проведен ВЦИОМ летом 2006 года.

РОСТ РОЗНИЧНЫХ ЦЕН НА БЕНЗИН АИ-92 (руб./л) В 2006 ГОДУ

По данным МТА.

КОМУ ПЛАТИТ АВТОЛЮБИТЕЛЬ ЗА БЕНЗИН?

По данным экспертов МТА.

МОРАТОРИЙ ВМЕСТО ЗАМОРОЗКИ

Словом, после очередного упрека президента России правительство пообещало навести порядок на бензиновом рынке. И, на первый взгляд, преуспело в своих действиях.

До начала 2007-го цены на бензин расти не будут – таков итог совещания у премьер-министра Михаила Фрадкова с производителями топлива. Более того, не исключено даже некоторое снижение стоимости горючего. Правда, автомобилистов это вряд ли обрадует: речь идет… всего о 0,3%.

На совещание к Фрадкову в Белый дом по традиции пригласили только представителей нефтяных компаний (впрочем, лишь от ТНК-ВР и «ЛУКОЙЛа» были их главы Герман Хан и Вагит Алекперов). А кому хочется быть козлом отпущения? Ведь нефтяников по традиции и определили как главных виновников инфляции и роста цен. Михаил Фрадков заявил, что «основной вклад в инфляционный рост дают цены на нефтепродукты». В августе рост цен на бензин составил 5,4%, с начала года – 9,3%, а общая инфляция – 7,1%.

Министр финансов Алексей Кудрин заметил, что при сохранении динамики прошлого года правительство не уложится по инфляции в 10% годовых. «Мы идем по тонкому краю», – предупредил министр. В результате премьер Фрадков решил обойтись без административных мер, а предложил договориться по-хорошему. И договорились цену на бензин больше не повышать. Остается только ликовать…

Но вот радости особой почему-то нет. Аналитик компании «Тройка Диалог» В.Нестеров считает совещание в Белом доме «PR-акцией, выгодной как чиновникам, так и нефтяникам».

ЧТО ЖДАТЬ У ЗАПРАВКИ?

Таким образом, государство на всякий случай, «чтобы чего не вышло», в очередной раз «включило» свой административный ресурс. Нефтяные олигархи, не дожидаясь скандала и последующих санкций, в очередной раз пошли на уступки. Цены на топливо вновь заморожены до Нового года. А поскольку зимой они не растут, то можно с уверенностью считать осенний скачок цен на бензин последним... до лета 2007 года. □

117 ВСЕРОССИЙСКИХ МАРОК

Игорь Моржаретто, Елена Петрусевич

Еще одной «зарулевской» традицией (и при этом – нашим ноу-хау) стало давать подробное описание всего российского автопарка с разбивкой по маркам и регионам. В Департаменте организации безопасности дорожного движения сводят все полученные из регионов данные по утвержденной больше 10 лет назад форме, затем мы их обрабатываем... И только тогда получается достаточно полная картина автопарка.

ЦЕНА ПОГРЕШНОСТИ

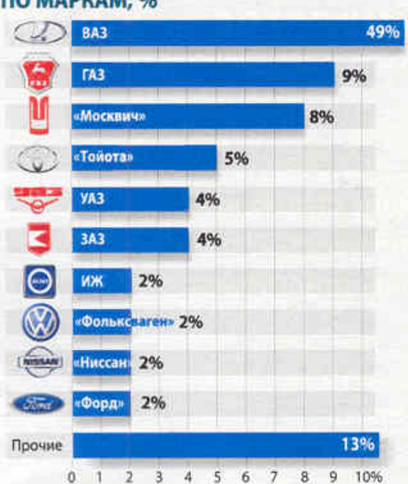
Итак, по данным ДОБДД МВД РФ, 1 января 2006 года на учете в России состояло 25 569 713 легковых автомобилей. А мы после детальной обработки всей «гаишной» статистики получили совсем другое число – 23 690 495 автомобилей! Это расплата за отсутствие единой компьютерной сети правоохранительных органов: «за бортом» осталось почти 2 млн. автомобилей! Их обычно именуют «прочими»: это спецтехника, грузовики и автобусы, по разным причинам оказавшиеся среди легковушек, а также автомобили, которые невозможно идентифицировать (в ПТС так и пишут: иномарка). Поэтому мы отвечаем лишь за те данные, что сумели обработать и классифицировать.

За год российский парк вырос на 944 тысячи легковых автомобилей, или на 4%. При этом активизировалась «выбраковка» старых и неисправных. Типичный пример – «Москвич» и ЗАЗ: их количество снизилось на 180 тысяч (статистика прошлого года – ЗР, 2005, № 12).

САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ ИНОМАРКИ В РОССИИ, ТЫС. ШТ.



РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РОССИЙСКОГО ПАРКА ПО МАРКАМ, %



ПАРК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ РФ (по маркам и округам) на 01.01.2006 года, шт.

Марки	Центральный ФО	Северо-Западный ФО	Южный ФО	Приволжский ФО	Уральский ФО	Сибирский ФО	Дальневосточный ФО	Итого по РФ
GM	1	2	5	1	0	0	0	9
GMC	1018	193	115	116	92	59	22	1615
MG	96	14	0	0	1	0	0	111
«Авиа»	1002	661	400	753	273	336	39	3464
«Адлер»	16	38	2	13	1	2	1	73
«Азия»	210	83	48	61	19	52	173	646
«Акура»	799	170	28	95	36	26	4	1158
«Альфа-Ромео»	3365	1368	1432	798	416	207	6	7592
АРО	395	120	183	292	119	255	28	1392
«Астон-Мартин»	39	16	1	0	1	2	1	60
«Ауди»»	150 158	68 507	36 096	36 951	17 560	12 559	480	322 311
«Баркас»	674	419	407	274	42	28	5	1849
«Бедфорд»	41	386	24	14	2	5	2	474
«Бентли»	335	45	10	14	7	1	0	412
«Бертоне»	12	1	1	1	0	0	0	15
БМВ	91 521	38 413	30 812	17 716	12 720	10 142	543	201 867
«Бугатти»	4	0	0	0	0	0	0	4
«Бьюик»	487	159	128	82	44	39	52	991
ВАЗ	3 306 286	1 076 925	1 871 573	2 782 277	1 110 579	1 264 620	169 315	11 581 575
«Вандерер»	36	37	35	37	2	4	1	152
«Вартбург»	405	1094	155	161	29	43	2	1889
«Варшава»	3	1	4	2	1	1	0	12
«Виллис»	129	62	119	140	50	64	74	638
«Воксхолл»	38	240	50	18	4	4	30	384
«Вольво»	43 257	21 904	8483	6505	5660	3965	262	90 036
ГАЗ	661 505	172 969	341 817	397 266	202 513	242 767	32 944	2 051 781
«Гео»	474	211	73	48	25	22	6	859
«Грейт-Уолл»	1311	383	135	340	259	21	0	2449
«Дайхатсу»	1646	881	776	676	692	2619	5940	13 230
«Дачия»»	545	106	111	643	138	50	8	1601
«Джип»	12 060	3234	2387	2795	1736	1806	346	24 364
«Додж»	6738	2644	664	565	368	242	80	11 301
«Донинвест»	1193	160	1212	329	349	37	0	3280
«Дэу»	71 500	16 218	13 796	35 743	27 642	6750	1430	173 079
ЗАЗ	295 918	102 458	125 547	176 745	73 384	120 884	29 697	924 633
«Застава»	11	24	7	15	2	3	0	62
«Игл»	374	110	48	60	44	40	10	686
ИЖ	143 418	52 140	80 644	146 552	56 724	77 061	13 025	569 564
«Интернешнл»	11	0	0	0	0	0	0	11
«Инфинити»	1986	285	220	298	101	110	58	3058
«Испано»	1	0	0	0	0	0	0	1
«Исудзу»	3030	1721	1269	1008	1199	5547	14522	28 296
«Кадиллак»	1355	303	155	110	97	79	39	2138
КИА	34 749	8061	4702	10 586	4925	2432	2203	67 658
«Крайслер»	7802	2796	1040	913	641	361	74	13 627
«Ламборгини»	37	5	1	1	1	4	0	49
«Лексус»	14 965	3973	2290	3073	2066	2171	501	29 039
«Ленд-Ровер»	5601	2162	546	1134	952	628	111	11 134
«Линкольн»	1924	346	365	233	172	162	55	3257
«Лотос»	20	3	0	1	0	0	0	24
ЛуАЗ	16 068	7091	9551	18 856	8174	15143	4570	79 453
«Лянча»	1219	717	656	391	148	145	6	3282
«Мазда»	46 561	23 014	13 374	12 293	11 950	27 691	36 120	171 003
«Мазерати»	102	20	10	3	1	1	0	137
«Майбах»	19	2	1	2	1	1	0	26
«Марути»	16	1	0	0	14	3	0	34
«Махиндра»	2	1	0	2	0	0	0	5
«Меркьюри»	1207	397	231	153	102	140	36	2266
«Мерседес»	121 220	67 474	41 422	20 269	14 852	13 457	1029	279 723

ИНОМАРКИ ИДУТ!

Парк России прирастает в первую очередь иномарками. Если в 1992 году их доля составляла около 2%, в 2005-м она достигла 21,5%. Причем темпы роста возрастают: в 2005-м – уже 11%.

Вообще парк распределен по маркам (которых всего зарегистрировано 117) очень неровно. Более 75% машин поделили всего 6 марок, среди которых одна иностранная – «Тойота».

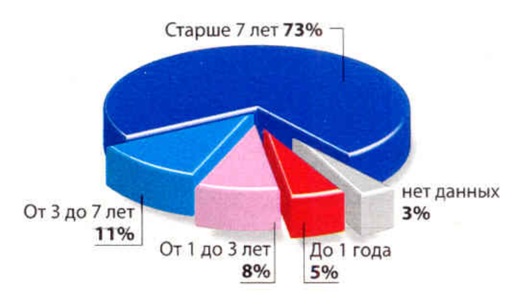
Лидером среди новых иностранных автомобилей, по данным регистрации, является «Хёндай» – 5,6% от общего количества новых машин. Второе место за «Фордом» – 3,7%, третье за «Тойотой» (3,4%); затем идут «Мицубиси», «УзДэу» и «Ниссан». Очень сильно поднялись в рейтинге марки «Рено» и «Шевроле». Первая – благодаря недорогому «Логану», вторая – «Авео», «Лацетти», а также «Ниве» из Тольятти.

СТАРОСТЬ НЕ РАДОСТЬ

В стране регистрируется все больше новых машин, но «возрастная» ситуация по-прежнему не слишком радужная – более 70% легковых в России старше семи лет. По сравнению с 2004 годом средний возраст уменьшился лишь на 1,1%. Если рассматривать парк по регионам, то «старейший» федеральный округ – Дальневосточный (94% семилеток и старше), самый «молодой» – Центральный («всего» 69%).

Потихоньку растут категории «до 1 года» и «от 1 до 3 лет» – примерно на 1,2% в год. А вот число автомобилей от 3 до 7 лет за последние два года остается стабильным – в среднем 11% парка. Очевидно, заградительные пошлины на ввоз иномарок старше 7 лет, принятые три года назад, дали свои результаты: процесс старения парка удалось приостановить. До 2006 года в России оставался лишь один регион, где для местных жителей разрешен льготный ввоз старых иномарок, – Калининградская область; здесь 95,3% машин старше 7 лет!

ВОЗРАСТ ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В СТРАНЕ АВТОМОБИЛЕЙ



ПАРК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ РФ (по маркам и округам) на 01.01.2006 года, шт.

Марки	Центральный ФО	Северо-Западный ФО	Южный ФО	Приволжский ФО	Уральский ФО	Сибирский ФО	Дальневосточный ФО	Итого по РФ
«Метрокэб»	22	0	0	0	0	0	0	22
«Мини»	535	143	30	14	19	8	1	**750**
«Мицуока»	2	1	0	0	0	1	3	**7**
«Мицубиси»	103 239	36 821	18 826	28 995	26 423	37 218	66 227	**317 749**
«Морган»	0	3	0	0	0	0	0	**3**
«Моррис»	9	114	9	13	1	0	16	**162**
«Москвич»	509 094	159 563	302 385	369 051	144 711	311 091	68 123	**1 864 018**
«Ныса»	2198	982	979	1389	548	602	125	**6823**
«Ниссан»	105 206	36 261	27 156	31 204	32 857	91 139	141 531	**465 354**
«Олдсмобил»	439	162	93	53	53	35	22	**857**
«Олтсит»	66	16	23	15	7	2	0	**129**
«Опель»	125 554	102 878	45 019	31 013	16 082	10 744	405	**331 695**
«Остин-Ровер»	215	453	123	70	48	34	20	**963**
«Паккард»	3	4	2	5	0	0	0	**14**
«Пежо»	30 055	11 395	4437	4613	3785	1031	33	**55 349**
«Плимут»	1641	734	259	158	109	84	35	**3020**
«Понтиак»	2130	782	464	351	216	227	741	**4911**
«Порше»	1942	392	218	150	92	46	11	**2851**
«Протон»	510	83	42	38	11	2	0	**686**
РАФ	7943	2693	2905	2460	1317	2084	440	**19 842**
«Рено»	51 592	21 712	9346	12 911	7169	3516	70	**106 316**
«Ровер»	4423	1771	663	606	402	146	39	**8050**
«Роллс-Ройс»	107	30	11	4	2	0	0	**154**
«Рейндж-Ровер»	3520	879	208	384	268	257	43	**5559**
СААБ	9976	5880	787	1022	616	392	32	**18 705**
«Самсунг»	2	0	1	0	0	0	0	**3**
«Сатурн»	103	27	17	22	9	6	3	**187**
СЕАТ	2928	2150	929	725	359	137	2	**7230**
«Сингуанг»	2	0	0	0	0	0	0	**2**
«Ситроен»	12 059	5821	1444	1529	891	283	19	**22 046**
«Смарт»	182	58	28	10	15	7	3	**303**
«Саньён»	2373	561	360	574	415	667	724	**5674**
«Студебекер»	2	3	0	2	0	0	0	**7**
«Субару»	17 514	5930	2216	5005	4036	8482	15 200	**58 383**
«Сузуки»	22 470	5863	2388	5341	3325	6708	12 912	**59 007**
«Сунляо»	2	0	0	0	0	0	0	**2**
«Тальбо»	644	2028	435	414	166	99	9	**3795**
«Тойота»	146 307	57 264	52 537	62 111	93 820	384 835	499 484	**1 296 358**
«Трабант»	184	311	55	41	11	12	3	**617**
«Тянцинь»	107	58	63	192	192	106	0	**718**
УАЗ	230 252	89 345	107 510	256 725	96 067	173 907	64 307	**1 018 113**
«Феррари»	102	23	1	0	0	1	0	**127**
ФИАТ	15 029	12 262	5935	4036	1482	1191	79	**40 014**
«Фольксваген»	220 267	142 694	48 513	41 330	18 643	10 416	938	**482 801**
«Форд»	142 019	95 385	39 563	35 245	23 902	17 568	3975	**357 657**
ФСО	102	359	56	60	33	10	2	**622**
«Хаммер»	216	60	40	58	43	30	17	**464**
«Хёндай»	74 528	21 040	18 602	26 873	17 680	5948	2760	**167 431**
«Хингуанг»	0	0	0	0	1	2	0	**3**
«Синкай»	144	36	16	13	4	0	1	**214**
«Хонда»	42 985	14 533	8791	109 89	12 766	44 162	28 760	**162 986**
«Хорьх»	22	15	0	6	2	1	0	**46**
«Чери»	243	3	1	33	96	21	1	**398**
«Шевроле»	18 680	6157	3110	6053	3005	1733	253	**38 991**
«Шкода»	37 406	9261	2811	5433	3571	862	29	**59 373**
«Юго»	9	13	3	5	0	2	0	**32**
«Юлон»	51	136	22	28	33	45	0	**315**
«Ягуар»	1770	511	190	79	134	56	8	**2748**
Итого	7 004 041	2 536 427	3 302 784	4 624 875	2 072 367	2 928 746	1 221 256	23 690 495

ПРОГНОЗ НА ЗАВТРА

По мнению аналитиков, к 2010 году автопарк России составит 32–33 млн. легковых машин. Структуру парка все больше и больше будет определять импорт автомобилей. Причем ввоз подержанных машин будет сокращаться (как благодаря действиям правительства, так и по объективным причинам – в стране сформируется свой вторичный рынок). Количество же ввезенных новых иномарок продолжит расти, как и сборка в России (по прогнозам Минпромэнерго, к 2010-му будут выпускать до 800 тыс. автомобилей ежегодно).

А вот доля отечественных автомобилей станет от года к году снижаться. И хотя «старые» автозаводы в ближайшие 4–5 лет постараются сохранить выпуск на прежнем уровне, в относительных показателях они все больше и больше будут проигрывать как иностранным компаниям, так и «новым» российским сборочным заводам. Увы... □



На правах рекламы





MAN очень хочет, но никак не может приобрести контроль над фирмой «Скания». Палки в колеса вставляет глава «Фольксвагена» Бернд Пишетсридер. Дело в том, что 34% акций шведской фирмы, находящихся у немецкого народного автопроизводителя, способны заблокировать любую сделку.

Поначалу MAN предложил по 440 крон (около 48 евро) за акцию. Пишетсридер немедленно назвал эту цену «плохой шуткой», добавив, что и 500 крон было бы мало. «Вот 600 – это приемлемая цена». Пусть вас не смущают кажущиеся смешными цифры: их ведь нужно умножать на количество акций, так что сумма предполагаемой сделки приближается к 9,6 миллиарда евро! Есть за что бороться и спорить.

Тем временем глава «Скании» Лейф Остлинг (на снимке) неожиданно изменил свое отношение к слиянию с MAN и заговорил о положительном синергетическом эффекте. Речь теперь идет об образовании глобального грузового концерна: к двум названным собираются добавить бразильское отделение «Фольксвагена», выпускающее модель «Констеллейшн». Он мог бы стать крупнейшим производителем грузовиков не только в Европе, но и в мире!



АВТОВАЗ объявил стратегической задачей удержание объема производства на уровне как минимум миллиона автомобилей в год.

При этом наряду с модернизацией предприятия «будет делаться все для того, чтобы «Лада» оставалась в существующей ценовой нише», – заявил Владимир Артяков. По его словам, речи о продаже завода не идет, но инвесторов будут привлекать новая, прозрачная структура управления и внятная политика.

PRICEWATERHOUSE-COOPERS – одно из самых известных консалтинговых агентств – обнародовало исследование перспектив мирового автопрома до 2010 года. Аналитики предрекают сокрушительное падение рейтинга нынешнего лидера «Джи-Эм» – на высшую ступеньку вот-вот заберется «Тойота». Всего же к 2010 году с автомобильных конвейеров мира сойдут 70 млн. авто, на 14% больше, чем в 2005 году. Прирост обеспечит прежде всего автопром Китая, который вытеснит с нынешнего третьего места Германию. А помогут ему в этом бразильцы, индийцы и мы, русские, требующие все больше машин.

CHRYSLER, испытывающий трудности со сбытом своих авто в США, нашел, по сообщению журнала «Шпигель», оригинальный выход: продавать дешевые машины китайской фирмы «Чери» под маркой… «Додж»! Беда в том, что до сих пор 70% «крайслеров» – это огромные минивэны, джипы и пикапы, спрос на которые стремительно падает. А от сотрудничества с «Мицубиси» и «Хёндай» концерн сам не так давно отказался. Если китайцы смогут обеспечить приемлемый уровень качества, то бычья голова на решетке радиатора поможет им пробить дорогу на американский рынок и вернет «Крайслер» в прибыльную зону.

КАРТОДРОМ – ВОВРЕМЯ!

В октябре в Ульяновске открылся новый современный картодром. Первая гонка «Кубок Симбирска» с невиданным для картинга призовым фондом под миллион рублей собрала многих лидеров юношеского картинга России. Они померились силами на 1340-метровой трассе, где с будущего года поселятся этапы чемпионата страны. Картодром – первая часть гоночного комплекса, возводимого по инициативе Ульяновской федерации автоспорта и команды «Максмотор» при поддержке местного бизнеса и властей. Проект предусматривает еще трассу для автокросса, 800-метровую полосу для дрег-рейсинга и полномасштабное кольцо длиной более 3 км. О «сроках исполнения» говорить пока рано, но картодром открыли вовремя – гонка еще зимой была включена в официальный календарь.

КУПИМ ДВА МИЛЛИОНА

Компания Pricewaterhouse Coopers опубликовала исследование «Глобальный автомобильный финансовый обзор», в котором отмечает, что объем продаж автомобилей на территории России в 2006 году может превысить 2 миллиона. Это на 200 тысяч больше, чем в прошлом году. Отмечено также, что в текущем году продажи новых автомобилей иностранного производства достигнут здесь 44% от общего объема, что на 9% больше в сравнении с 2005 годом. Напомним, что по прогнозам «Объединения автопроизводителей России» объем производства автомобилей в 2006 году не превысит в стране 1,15 миллиона.

БОЛЬШОЙ ТУР

В конце лета Россию посетил караван автопутешественников из «Хюмер-клуба» Италии. До этого 22 автомобиля и 51 человек уже прошли пол-Европы. У нас они гостили в Москве, побывали в аэрокосмическом центре в Королеве, далее проехали по Золотому Кольцу. Последняя остановка перед возвращением домой была в Санкт-Петербурге. Свое путешествие они назвали Big Russia Tour.

«Хюмер-клуб». Встреча в Москве на Ленинских горах.



В СТОРОНУ УВЕЛИЧЕНИЯ

Отпускная цена на «Шевроле-Ниву» с отечественным двигателем опять переписана в сторону ее увеличения. Как сообщила пресс-служба «GM-АВТОВАЗ», с октября 2006 года эти автомобили подорожали на 2800 рублей. Это уже пятое (!) повышение цены с начала года. Первое было в феврале, потом в апреле, июне, августе, и вот теперь уже в октябре. Ныне самая простая версия обойдется покупателю в 333 300 рублей, комплектация GLS – в 365 300 рублей, ну а за машину с кондиционером потребуется выложить еще 24 200.

ДЕТАЛИ МАШИН ГАЗ

Такую фирменную вывеску получат 1500 магазинов, официально торгующих запасными частями для автомобилей марки «ГАЗ». Горьковский автозавод намерен перезаключить договоры с дилерами, с тем чтобы оставить только те магазины, которые достойны фирменной марки. Руководство завода рассчитывает, что эта мера поможет ощутимо снизить на рынке объем поддельных запчастей, продаваемых под маркой «ГАЗ». В фирменных же магазинах «Детали машин ГАЗ» будет представлен полный ассортимент запасных деталей и узлов для всех моделей компании.

«ОКА» ЖИВЕТ!

Серпуховский автомобильный завод (СеАЗ) намерен до конца года выпустить около 5400 автомобилей «Ока» с китайскими двигателями Tian Jin FAW мощностью 53 л.с. ВАЗ-11116 «Ока» в минимальной комплектации стоит 145 400 рублей, а в самой дорогой с релингами на крыше – 150 300 рублей.



ВОЛШЕБСТВО РЕСТАВРАТОРОВ

Кажется, станет традицией устраивать одновременно с Московским автосалоном в «Крокус Экспо» и осеннюю «Олдтаймер-Галерею Ильи Сорокина». Нынешняя порадовала незаурядными экспонатами. Назовем хотя бы «Виллис-Найт» 1923 года, «Хорьх-853» 1936-го, «кадиллаки» (1927, 1930), «Италу» 1912-го. Сценки из прошлого ожили на стендах Музея экипажей и автомобилей, «Автомобильный туризм в СССР», а у Клуба кабриолетов и родстеров шоу-стоппером оказался даже не автомобиль – истребитель «Мессершмит-109». Не разочарованы любители отечественной техники. К 50-летию «Волги» эти машины в облике разных лет (молодежь скажет «рестайлинговые») показала мастерская «Моторы Октября». Пожарный АМО-4 каких-то полгода назад был крепким орешком для реставраторов, а здесь уже предстал во всем блеске. Теперь очередь за другим стоявшим тут же раритетом – довоенным самосвалом ГАЗ-410 на базе полуторки. Нет сомнений, что энтузиасты вернут к жизни и этот чудом уцелевший грузовичок.

MOLL – качество, проверенное временем

Германия уже не один десяток лет славится своими аккумуляторами. На мировом рынке Bosch, Varta, Hoppecke зарекомендовали себя как производители наиболее качественных аккумуляторов. Но наряду с ними особое место занимает завод «Akkumulatorenfabrik Moll GmbH». И у этого есть весомые причины…

Завод был основан сразу в послевоенный период, в 1945-46 годах как семейный бизнес Петером Моллем (Peter J. Moll). Этот талантливый инженер создал технологию производства исключительно надежных аккумуляторов, которую изложил в книге "DIE FABRIKATION VON BLEIAKKUMULATOREN" ("Производство свинцовых аккумуляторов" с нем.), ставшей основополагающим трудом для специалистов аккумуляторной отрасли. На сегодняшний день предприятие является одним из лучших заводов Европы по уровню организации производства, широте ассортимента, а главное, по степени надежности выпускаемых аккумуляторов. Производственные мощности предприятия – 1 000 000 аккумуляторов в год. Причём руководство завода не стремится к увеличению объемов продаж, так как приоритетом для «Moll» всегда было и остаётся высокое качество.

Примечательно и то, что во время всемирной глобализации аккумуляторного производства завод полностью остаётся в частной собственности (единственный из всех производителей АКБ Германии) и не входит в состав ни одной из существующих крупных корпораций (East Penn Manufacturing Co., Inc., Exide Technologies, Inc., Johnson Controls, Inc. (США), поглотившие не одно предприятие. С каждым годом мощность этих акул бизнеса возрастает, и немногочисленным частным предприятиям выжить в борьбе с ними чрезвычайно сложно. Но в этих условиях жесткой конкуренции продукция завода **«Moll»** чувствует себя очень уверено, что является свидетельством её **высокого качества** и конкурентоспособности. Огромная заслуга в этом принадлежит **«Молль Акку Инжиниринг и Маркетинг ГмбХ»** - структурное подразделение MOLL, которое занимается исключительно исследованиями, разработкой новых технологий, продуктов и ноу-хау в аккумуляторной отрасли. Уровень НИОКР в данной структуре находится на высочайшем уровне. Свидетельством этому служит ряд новых технологий и ноу-хау, разработанных специалистами **«Моль Акку»** и успешно использующихся аккумуляторной отраслью всего мира:

- центральная система газоотвода Kamina (патент Moll Accu) с газораспределительным фильтром, обеспечивающая безопасность при эксплуатации и предотвращающая коррозию;
- двойная крышка K2, использующаяся при производстве аккумуляторов M3+;
- при изготовлении аккумуляторов применена специальная система внутреннего соединения ячеек с использованием уплотнительного кольца (патент Moll Accu), обеспечивающая низкий саморазряд между блоками.
- в аккумуляторах для автомобилей, использующихся в коммерческих целях (такси, микроавтобусы) применяются конвертные сепараторы со стеклотканью на внутренней поверхности, которая позволяет более жестко удерживать и сохранять от высыпания при вибрации активную массу пластин;

Следует отметить тот факт, что в то время, когда большинство производителей аккумуляторов перешли на использование технологии Ca/Ca, конструкторы **«Молль Акку Инжиниринг и Маркетинг ГмбХ»** довели до совершенства гибридную технологию. Благодаря этому у аккумуляторов MOLL практически нет саморазряда, они не нуждаются в обслуживании и добавлении воды, быстро принимают заряд от генератора, они мощнее и выносливее. Поэтому при правильной эксплуатации **аккумуляторы служат десять лет и более!**

До восьмидесяти процентов своей продукции **«Akkumulatorenfabrik MOLL GmbH»** поставляет на первичный рынок – производителям легковых автомобилей **Porsche, Audi, VW, Mercedes, Lamborghini**, а также грузовых – **Renault, MAN** и т.д. Особого внимания заслуживает тот факт, что одни из самых дорогих и популярных во всём мире автомобили **Porsche** комплектуются исключительно аккумуляторами Moll, хотя по Международной системе качества производитель обязан иметь нескольких поставщиков. Эксклюзивный аккумулятор для экстравагантного спортивного автомобиля Lamborghini Gallardo также поставляется исключительно заводом «Moll».

Данное обстоятельство объясняется тем, что руководство «Porsche» и «Lamborghini» не видит альтернатив аккумуляторам MOLL для комплектации своих авто. **Признание аккумуляторов Moll именно в этом дорогостоящем сегменте является еще одним доказательством превосходного качества и исключительной надежности Moll.**

Неоднократно аккумуляторы фирмы **«Akkumulatorenfabrik MOLL GmbH»** по результатам специализированных тестов были названы лучшими из лучших автомобильных батарей, представленных на рынке Европы. Награды **«Лучший поставщик»**, присуждаемой поставщикам с нулевым браком, завод удостаивался от «Porsche» - пять раз, от «Audi-VW Group» – шесть раз

Новое поколение гибридных аккумуляторов изготовлено с применением самых передовых технологий и в соответствии со строжайшей системой качества, которая применяется непосредственно на предприятии. По строгости требования, которые предъявляются к продукции на «Akkumulatorenfabrik MOLL GmbH не только соответствуют всем общепринятым европейским стандартам (EN и DIN), но и значительно превосходят их. Именно поэтому высокая цена на аккумуляторы MOLL более чем оправдана. Покупая эти аккумуляторы, автолюбители платят один раз и на многие годы больше о них не вспоминают.

На территорию СНГ продукция **«Akkumulatorenfabrik MOLL GmbH»** в небольших количествах поставляется в Россию и Белоруссию. Даже при таком огромном выборе аккумуляторов на рынке этих стран АКБ Moll сразу нашли своего потребителя, покорив его высочайшим качеством и исключительной надежностью .

На Украину продукция MOLL, к сожалению, не поставляется. Но автолюбители, предпочитающие безупречное качество аккумуляторов, могут быть спокойны. Компания Moll предоставила **эксклюзивное право новому украинскому аккумуляторному заводу «A-MEGA»** на использование технологий и ноу-хау для



производства аккумуляторных батарей premium-класса. Завод «A-MEGA», был построен и введен в эксплуатацию в г. Константиновке (Донецкая обл.), в результате реализации инвестиционного проекта, в рамках которого компания «Moll Accu» выступила стратегическим партнёром и поставщиком технологий для производства аккумуляторов.

Аккумуляторы «A-MEGA» производятся строго по технологиям, системе качества и с использованием ноу-хау компании Moll на высокотехнологичном оборудовании происводства Германии, Италии и США от ведущих мировых производителей. Специалисты «Moll Accu» постоянно оказывают всестороннюю техническую поддержку украинскому производителю «A-MEGA»: осуществляют технический контроль производства, а также контроль качества выпускаемой продукции. Всем тонкостям аккумуляторного производства персонал «A-MEGA» длительное время обучался непосредственно в Германии на заводе «Akkumulatorenfabrik MOLL GmbH» у ведущих специалистов, в высокой квалификации которых сомневаться не приходится. Ведущий технолог аккумуляторного производства д-р Манфред Гельбке оценивает завод«A-MEGA» следующим образом: **"Отличная подготовка производственного персонала и скрупулезность в отношении мельчайших нюансов технологического процесса позволила получить продукт, превышающий по своим техническим характеристикам требования компании "Moll".** Для коллектива завода "A-MEGA" это наивысшая оценка их кропотливой работы. Обеспечивает производство высококачественным сырьём ООО «Мегатекс», которое является лучшим производителем марочного свинца и свинцовых сплавов, и поставщиком ведущих аккумуляторных заводов Украины, а также различных предприятий стран СНГ и Европы. В 2005 году предприятие было удостоено награды **«Выща проба»**, а в 2006 получило награды **«Золотой Ягуар»** и **«Лидер отрасли»** за высокое качество продукции. Кроме того, немецкие специалисты осуществляют технический контроль производства, а также контроль качества выпускаемой продукции. Таким образом, в 2006 году на рынках Украины, стран СНГ и Европы появился новый производитель аккумуляторов компания «A-MEGA», главное отличие которого – **немецкое качество, проверенное временем и испытанное авторитетными автопроизводителями Европы, такими как Porsche, Audi, VW, Mercedes и Lamborghini.**

ПЛАЦКАРТНЫЙ

Игорь Козлов. Фото: Константин Якубов

«КИА-Карнавал», типичный мини-вэн, впервые «засветился» весной 1999 года. Построенный на платформе «Форда-Виндстар» и изначально призванный на североамериканские просторы, он нашел пристанище и на российском рынке – во многом благодаря разумной ценовой политике. Цена нового автомобиля ($24–28 тыс.) привлекла не только корпоративных клиентов, немало машин прописалось в частных гаражах. Большинство владельцев не разочаровались в покупке, поэтому вначале на вторичный рынок «карнавалы» почти не попадали. Действительно, сложно подобрать достойную альтернативу семиместному корейскому вагону. Уже в базе автомобиль имел кондиционер, электропривод водительского сиденья, второй отопитель, ABS, две фронтальные подушки безопасности, электроприводы стекол и зеркал и многое другое. Нынче за машину 2001–2002 гг. просят от 13,5 до 16 тыс. долларов – весьма заманчивое предложение для

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **1999 год.** Начало выпуска в Корее. Бензиновый двигатель V6 2,5 л, 110 кВт/150 л.с. (распределенный впрыск). Привод передний, M5/A4.
- **2001 год.** Рестайлинг: изменились боковины кузова, передняя и задняя оптика. Сиденья среднего ряда получили возможность разворота против хода. Турбодизель P4, 2,9 л, 106 кВт/144 л.с. «коммон рейл». Мощность бензинового двигателя увеличена до 121 кВт/165 л.с.
- **2001 год.** Начало выпуска калининградским «Автотором» моделей с бензиновым (121 кВт/165 л.с) и дизельным двигателями.
- **2006 год.** Представлен Carnival нового поколения.

Бензиновый V6 есть что ни попадя не станет. Трубки кондиционера редко доживают до четвертого сезона, при замене рекомендуем покрыть новые тугоплавким антикором.







«Деревянный пластик» смотрится аляповато, но к качеству сборки претензий нет. Рукоятка КП – на приливе центральной консоли, в буквальном смысле под рукой. Оцифровка спидометра продублирована в милях, что, впрочем, не мешает. Подстаканники настолько удобны, что рука сама тянется к бутылке.

большой семьи со средним достатком. Да и остаток гарантии (5 лет или 120 тыс. км), переходящий по наследству новому владельцу, – неплохой бонус.

ПО РЖАВЫМ МЕСТАМ

Первые партии машин собирали только в Корее, в их VIN-коде первые буквы KNE. С 2001 года «Карнавал» выпускают на калининградском «Автоторе» – VIN начинается с X4X. На качество сборки и тех, и других нареканий нет. Единственный серьезный недостаток – низкая коррозионная стойкость капота и пятой двери. Уже после двух-трех сезонов зимней эксплуатации краска на капоте мутнеет, появляются «паучки». Дверь задка держится чуть дольше, но тоже страдает от солевой грязи: ржа появляется в зоне обрамления ручки и внизу по завальцовке. Удивительно, но по остальным частям кузова претензий нет, мало того, коррозия в других местах – намек на аварийное прошлое.

Большой салон «Карнавала» трудно прогреть. При температуре ниже 10–15°С на это потребуется более 20 минут. Одновременное включение обоих отопителей (второй – сзади) приводит только к остыванию теплоносителя

и переключению термостата «на малый круг». Результат – запотевшие стекла. Странно, что это происходит не только с дизелем. Немного помогает снятие на зиму фильтра вентиляции салона – по крайней мере, запотевание уменьшается, да и сам элемент останется свежим. Рекомендуем также регулярно убирать влагу с ковриков, хотя бы подкладыванием «памперсов» из старых газет.

ДИЕТИЧЕСКОЕ МЕНЮ

Выбор двигателей ограничивался двумя: бензиновым 165 л.с. и дизельным 144 л.с. (см. Историю модели). Остальные модификации с незначительными отличиями по «железу» официально не поставлялись. Оба мотора по тяговым возможностям с возложенными на них 2,5 т полной массы вполне справляются. Особенно хорош дизель, проявляющий почти полное безразличие к нагрузкам.

В приводе ГРМ бензинового мотора – три ремня. Основной ремень (приводящий по одному распредвалу в каждой головке) меняем через 50 тыс. км, ремни в головках – через 100 тыс. км. Натяжные ролики меняем обязательно, а вот помпу – через раз. Единственный поликлиновой ремень вспомогательных агрегатов снабжен автоматическим натяжителем и заменяется с вывешиванием двигателя и снятием его передней опоры.

Помня о жестких экологических нормах США, корейцы «прошили» блок управления двигателем с запасом, не оставив возможности привести программное обеспечение в соответствие с российской действительностью. От нашего топлива контроллер «сходит с ума», малейший чих воспринимается им как ЧП и вроде бы при исправном моторе загорается Check Engine. Это не повод для серьезного беспокойства, зачастую достаточно просто поменять свечи зажигания. Хотя «просто» – лишь фигура речи: добраться до трех свечей в правой (со стороны маховика) головке можно только специальным инструментом. Даже у профессионалов на эту работу уходит 1,7 нормочаса. Не стоит раскошеливаться на дорогие «платиновые», лучше убедитесь, что поменяли все шесть (иногда на сервисе халтурят). Бывает, травятся отечественным бензином датчики кислорода (их четыре – по два на ветвь выпускной системы), но в среднем они живут более 80 тыс. км. В жаркую погоду вентилятор охлаждения двигателя имеет право не отключаться. Это не дефект, но повод проверить чистоту поверхности радиатора. К 70 тысячам может закоксоваться регулятор холостого хода, его достаточно промыть.

Дизельный двигатель – также с ременным приводом ГРМ. Хоть ремень и один, меняется он в муках – по нормативу за 5,5 нормочаса. Периодичность та же – 50 тыс. км. Компрессор кондиционера приводится отдельно. К сожалению, дизель еще более критичен к качеству топлива, попадание грязи и воды в



Таким вариантом грузового отсека лучше не хвастать – завалят заказами.



Возможности трансформации салона ограничиваются лишь снятием кресел. Процесс – не для слабосильных.



Седоков – семь, а кресел – шесть. Среднему сзади предлагается оседлать сразу два: непривычно и не совсем удобно.

ТНВД – приговор. Ремонт может разорить владельца на 4–4,5 тыс. долларов и надолго разлучить с автомобилем, ведь кроме замены узлов, необходимо выгнать из всей топливной системы грязь и стружку, попавшую туда через «обратку». Рекомендуем заправляться только на крупных, проверенных АЗС и использовать рекомендованную дилером присадку Liqui Moly: она заменяет серу в современных экологичных сортах дизтоплива, обеспечивая надлежащую смазку ТНВД.

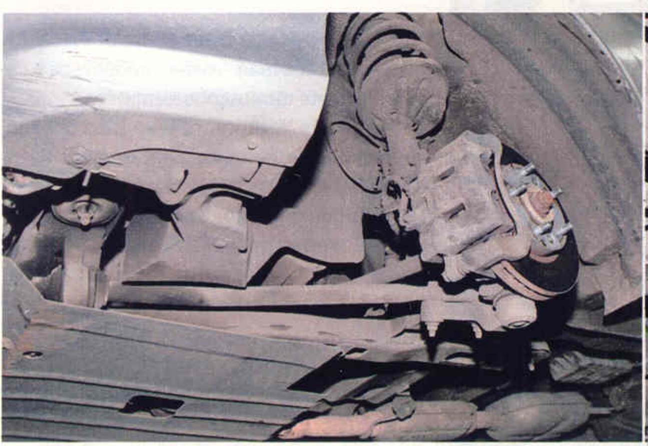
Система охлаждения обоих двигателей рассчитана на избыточное давление 1,1 бар, но бывает, основной радиатор его не выдерживает и самопроизвольно развальцовывается. Невредно заранее сменить его пробку с маркировкой 1,1 на 0,9. Бензиновый мотор иногда грешит течью напорной трубы «помпы». Виновато состарившееся уплотнительное кольцо (конструкция типа сантехнической). Деталь копеечная, только добраться в самый развал цилиндров непросто.

Система выпуска очень долговечна, правда, иногда по шву расходится катализатор. Не стоит торопиться с его заменой, практика показывает, что достаточно заново проварить шов.

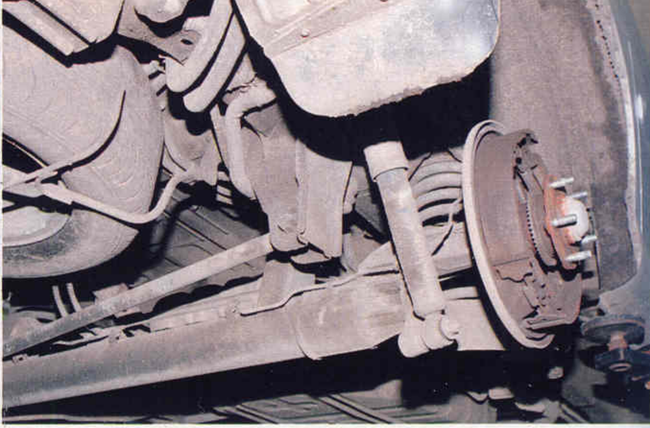
Японский «автомат» «Нивек» (Nivec) годами делает свое дело, ничем себя не

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

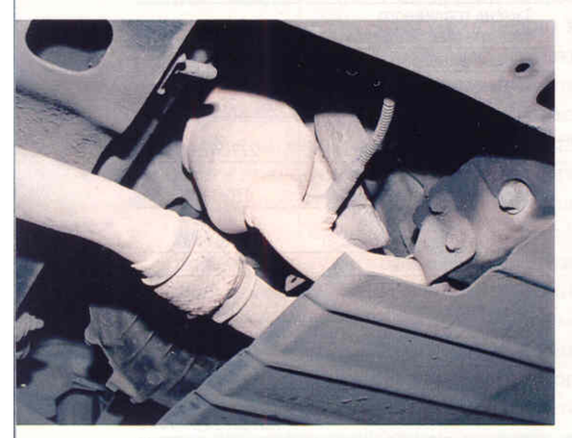
Работа	Стоимость, руб.
Диагностика двигателя с использованием сканера (бензин/дизель)	360/300
Замена масла и фильтра	475
Замена топливного фильтра (бензин/дизель)	710/120
Замена фильтра салона	250
Замена свечей зажигания	2000
Замена ремня ГРМ (бензин 3 ремня/дизель)	2710/6500
Замена тормозных колодок передних/задних	830/1100
Замена подшипников передней/задней ступицы	1600/1400
Замена сцепления	6500
Замена радиатора (бензин/дизель)	1630/1400
Регулировка углов установки колес	950
Замена масла в КП	240



Передняя подвеска «Мак-Ферсон». Все узлы, даже стойки стабилизатора служат долго, но за ступичными подшипниками – глаз да глаз.



Такой балкой подвески можно и поле бороновать. Запаска всегда наготове, не надо выгружать багаж и беспокоить попутчиков.



Защита моторного отсека – вовсе не лишняя железка, она хоть чуть прикрывает гофру выпускной системы.

выдавая, и лишь раз в 40 тыс. км просит поменять масло.

А вот «механика» скучать не дает: поломки случаются и к 40 тысячам, в основном из-за подшипников. Да и сцепление не радует надежностью. Ведомый диск живет 80–90 тыс. км, но, бывало, замена требовалась и к двадцати. Специалисты утверждают, что это единичные случаи брака и что сегодня такой проблемы нет.

НЕКОТОРЫЕ РЕГЛАМЕНТНЫЕ РАБОТЫ (ЗАМЕНА)

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе 5w30 (бензин), 10w60 (дизель) и масляный фильтр	10* (1)
Топливный фильтр (бензин/дизель)	40/20
Воздушный фильтр	10
Свечи зажигания	20–30
Масло в МКП 75w90 GL4	40
Масло АКП ATF Dexron III	40
Жидкость в приводе тормозов (DOT 4)	40(2)
Антифриз Castrol NF (зеленый)	40(2)

Для дизеля при тяжелых условиях эксплуатации рекомендовано через 5 тыс.км.

РАБОТАЕТ, АЖ ПОТЕЕТ

Подвеска не вызывает нареканий ни по ездовым качествам, ни по надежности. Передняя «Мак-Ферсон» сделана с хорошим запасом прочности. Сзади балка моста качается на четырех продольных рычагах и поперечной тяге Панара. Стабилизаторы поперечной устойчивости – на обеих осях. Сход-развал регулируется только спереди. Все подвижные детали подвесок служат более 100 тысяч и не беспокоят ни стуками, ни люфтами. Часто потеют амортизаторы, но не торопитесь их менять: новые ждет та же участь. Так и работают «в поте лица» вплоть до ста тысяч, ухитряясь нормально улаживать конфликты кузова с дорогой.

Ступичные подшипники – слабое звено, редко живут больше 50 тыс. км. Зачастую причина выхода их из строя – в переоценке водителем грузоподъемности «Карнавала» (вот еще один недостаток огромного салона!). Приводы колес, если не порваны пыльники, служат долго – более 150 тысяч. Бывает, неопытные шиномонтажники рвут колесные шпильки. Рекомендация одна: почаще заглядывать в инструкцию, значения моментов затяжки в ней – не отвлеченные цифры.

Тормозная система и рулевое управление при должном уходе и своевременной замене жидкостей особых хлопот не доставляют. ABS вмешивается в работу несколько раньше ожидаемого, правда, многое зависит от шин. Передние колодки в среднем служат 20/30 тыс. км (АКП/МКП). Кстати, если редко пользоваться ручным тормозом, закисают тросы. Один из них проходит над топливным баком и менять его сложно.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Фильтр масляный (бензин/дизель)	180/765
Фильтр воздушный (бензин/дизель)	460/670
Фильтр топливный (бензин/дизель)	450/2950*
Подшипник передней/задней ступицы	3300/2190
Радиатор двигателя (бензин/дизель)	9400/7220
Свечи зажигания, комплект (платина/обычные)	5700/340
Датчик кислорода	3200/4700
Ремень (-ни) ГРМ + ролики (бензин/дизель)	16 980/11 090
Ведомый диск сцепления	3600
Сцепление (корзина + выж. подшипник)	5100
Фильтр салона	2350
Амортизатор передний/задний (пара)	8000/7800
Тормозные колодки передние/задние	2700/2300
Крыло переднее	5400
Крыло заднее	14 000
Блок-фара	5000
Капот	10 000

С трубками.

Встречаются проблемы с рулевой рейкой. Уж коли она вспотела – жди обильной течи и будь готов к замене. Восстановлением узла «официалы» не занимаются, а другие мастерские, к сожалению, деньги берут, а гарантию дают мизерную.

КИА угонщиков не привлекает. Часть машин выпускали без иммобилайзера, поэтому желательно уточнить комплектацию у дилера. А коли решили держать авто в гараже, не забудьте перед выездом сопоставить высоту автомобиля и ворот, дабы помятая крыша не омрачила радость покупки. □

Благодарим СЦ «АЛЕКСЕЕВСКИЙ» компании «АВТОМИР» за помощь в подготовке материала.

ЛУЧШАЯ РОЛЬ ВТОРОГО ПЛАНА

Игорь Козлов,
Виталий Урюков.
Фото:
Константин Якубов

«Фольксваген», хоть и популярен на вторичном рынке, на звание народного уже не претендует – дорог. А как обстоят дела у младшего родственника – компании «Шкода»? За ответом мы обратились в отдел «трейд-ин» одного из дилеров марки.

ТОРГ УМЕСТЕН

Компания «Авто Терра» базируется на территории Люберецкого авторынка, но к «дикой» торговле отношения не имеет. Тут все честь по чести – официальный автосалон, техцентр и площадка для комиссионной торговли. Ассортимент вторичных услуг, как водится, триедин – быстрый выкуп, «комиссионка» и собственно трейд-ин. В зависимости от выбранной схемы комитент теряет от 5 до 40 процентов среднерыночной стоимости авто, однако поток желающих не иссякает. Идут не только новые клиенты, возвращаются и старые. Бывает, один и тот же автомобиль «оборачивается» несколько раз! В чем же секрет популярности? Продавцов привлекает быстрота оформления, возможность приобрести новый или подержанный



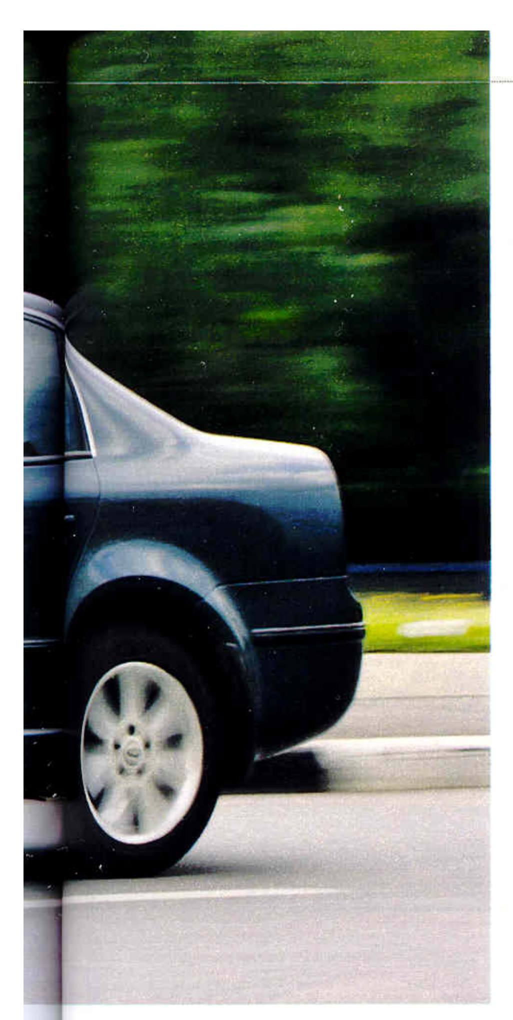
Антирадар – щедрый бонус для покупателя.



Пластик пульта управления стеклоподъемником полинял слишком рано.



На заднем диване «Суперба» куда просторнее, чем в обычной «Октавии».





Салон чешского авто выполнен с немецкой тщательностью.



Классический щиток приборов нынче вышел из моды, но по-прежнему удобен.



Похоже, предыдущий владелец предпочитал некурящих пассажиров.

автомобиль без сиюминутной доплаты (в кредит) и, конечно, абсолютная легальность сделки. Кроме того, есть интересная программа «семьдесят на тридцать». Суть ее проста: если клиент хочет получить за свою движимость по максимуму, а сотрудник салона в успехе мероприятия сомневается, он предлагает зачесть 70% желаемой суммы сразу, а 30 – после реализации. Рискуют оба, однако в равной степени и по-честному, ведь исход определяет третье независимое лицо – покупатель.

Его влечет светлое прошлое предлагаемого товара (около 80% выставленных машин – дилерские, с открытой биографией), широкий диапазон цен (в среднем от 10 до 20 тыс. долларов) и юридическая чистота операции. Все автомобили довольно свежие (1997–2005 гг. выпуска), хотя попадаются раритеты. Как вам «Форд-Скорпио» 1989 года с пробегом 650 тыс. км и табличкой «продано» на лобовом стекле?! И это отнюдь не ведро с болтами – к каждой машине приложен пятистраничный акт осмотра, подтверждающий ее право на жизнь. Если она, по мнению мастеров, того не достойна, в акте появляется штамп «Дальнейшая эксплуатация опасна для жизни» и экземпляр снимают с торгов. Такая участь, как правило, ждет либо вконец загнанные образцы, либо детища восточноевропейских реставраторов.

За цивилизованность надо платить – средняя цена здесь на 10% выше, нежели на соседнем рынке. Цифра вытекает из налоговых обязательств посредника перед государством – он обязан заплатить НДС. Дабы не работать в убыток, салон перекладывает налог на плечи (точнее, кошелек) клиента. Самодеятельные продавцы от бре-

мени освобождены, отсюда и разница.

Изучив предложение, мы решились на покупку флагманской модели «Шкоды» – «Суперб». Где еще встретишь седан бизнес-класса с таким сочетанием размера и цены! 4,8 метра за $17 тыс. показались заманчивыми (особенно в сравнении с аналогичными показателями на рынке жилья!), несмотря на возраст машины (год выпуска 2002) и пробег (144 тыс. км). Понравилась и величина уценки – $11 тысяч!

ПРИСТЕГНИТЕ РЕМНИ!

Эта мысль пришла в голову, стоило разместиться на просторном заднем диване. Случись непоправимое, лететь до спинок передних кресел придется далеко и болезненно. В данной комплектации, кстати, у задних седоков нет других средств спасения, хотя в целом автомобиль оснащен ими неплохо: ABS, ASR, 4 подушки безопасности (фронтальные + занавески), ремни с преднатяжителями для передних пассажиров, активные подголовники, крепления Isofix для детского сиденья и многое другое. Из допоборудования от щедрот бывшего владельца нам достались сигнализация с центральным замком, мультилок и защита картера.

Двигатель не самый слабый в линейке – 1,8 л, 150-сильный, с турбонаддувом. В тандеме с механической коробкой передач он требует аккуратности на старте. В остальных режимах проблем нет – с более чем полуторатонной массой (нас в салоне четверо) мотор справляется тихо и играючи. Главное, не уронить стрелку тахометра ниже трех тысяч оборотов – порога турбоямы. Приборы читаются великолепно, да и вообще в эргономике нет значимых огрехов. Пожалуй, неудобен лишь пульт регулировки зеркал (кисть приходится неестественно выворачивать), да и клавиши обогрева сидений уплыли из поля зрения под центральный бокс – подлокотник. Сам бокс хорош: вместительный, охлаждаемый, со сдвижной опорой подлокотника. Правда, в переднем положении опора сия перекрывает доступ к подстаканникам, но это мешает лишь в период засухи.

Салон в хорошем состоянии и оформлен под стать экстерьеру: светлый потолок, темно-серая обивка. Классика – практично и не мрачно. Жаль, подкачал дешевый на вид пульт управления стеклоподъемниками. Облезшая краска на пластике и затертая до лысины схема положений на рычаге ко-



Коррозию колесных арок можно списать на счет антигололедных реагентов.



А язвы на крыле – явное следствие ремонтной окраски.



Прожеванное колесо после покупки машины лучше сразу же выбросить.



робки – память о прожитых годах. Но куда больше возрастных отметин снаружи. Похожая на синяки под глазами вспученная краска вокруг помутневших блок-фар, рассеченные ржой брови задних колесных арок, морщины затертых панелей кузова с царапиной на правом боку. Хотя следов кузовного ремонта не видно, потертости оцинкованного кузова намекают на нелегкие отношения авто с предыдущим хозяином.

Зато с агрегатами нет никаких проблем – в автосервисе свое дело знают (визиты на станцию отмечены в сервисной книжке). Со слов ремонтников, автомобиль прочен и вынослив. Разве что передняя подвеска с трудом выживает на российских дорогах. Нам эта многорычажная конструкция тоже резанула глаз. Зачем столько шарниров, клеммных соединений, чехлов, сайлент-блоков? Неужто распространенного и проверенного «Мак-Ферсона» не хватило бы автомобилю явно неспортивного назначения? Вот сзади – обычная упругая балка и бочкообразные пружины, просто и надежно! Нелогичное вышло сочетание. Похоже, решения об унификации агрегатов в группе «Фольксваген» принимают экономисты.

В целом машина оставила хорошее впечатление. Только что делать с облезлыми арками колес? Не перекрашивать же кузов. Можно, конечно, обработать антикором и закрыть срам накладными бровями. За эти деньги кого-то устроит и такой вариант. □

ЕГО СВЕТЛОСТЬ МАРК ВТОРОЙ

Андрей Кочетов

Среди популярных праворульных автомобилей в России «Тойота-Марк II» занимает особое место. Первое поколение второго «Марка» (это не каламбур!), выпускавшееся в 1977–1996 гг., хорошо знакомо соотечественникам еще с начала девяностых. Последующие модели (1996, 2000 и 2002 гг.) приумножили славу первенца как символа здорового консерватизма, комфорта и надежности при умеренной цене. Заднеприводный «Марк II» по-прежнему не имеет европейских аналогов и служит основой роскошных моделей фирмы, таких как «Чайзер» и «Вероса». Кстати, есть в семье его светлости и полноприводные отпрыски.

К универсалу «Марк II Блит» никак не подходит снисходительное прозвище «сарай» – его задняя часть логически продолжает благородные линии кузова. Даже размеры машины трудно определить на глаз – она кажется длиннее, чем на самом деле.

За рулем чувствуешь себя более чем комфортно – здесь есть все, что согревает водителя с хорошим вкусом: удобное сиденье с разумным набором регулировок, традиционные органы управления климатом, стеклами, зеркалами и светом, привычный селектор гидромеханического «автомата» с обычным, «снежным» и «спортивным» режимами и особая аура породистого классического «японца». В интерьер очень аккуратно вписаны кевларовые вставки и напольная педаль акселератора. Хотя в базовой комплектации нет новомодных систем контроля тяги или поддержания постоянного клиренса, реакции машины при движении ожидаемы и понятны. Комфортная подвеска, адекватные реакции на педалях газа и тормоза, очень приятная динамика, даже с «маленьким» двухлитровым мотором – все это заслуживает самых добрых слов.

Задний диван без каких-либо регулировок – роскошен для двоих, без проблем примет и троих пассажиров. Широкие дверные проемы и большое пространство для ног подчеркивают высокий класс автомобиля.

Универсал подразумевает недюжинные грузовые способно-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	TOYOTA MARK II BLIT		
	2,0	2,5	2,5 turbo
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4775		
ширина	1760		
высота	1470		
колея спереди/сзади	1495/1475		
Радиус поворота, м	5,3		
Снаряженная масса, кг	1470 (1550)	1570 (1610)	1620
Полная масса, кг	1745 (1825)	1845 (1885)	1895
Максимальная скорость, км/ч	180	200	230
Топливо/запас топлива, л	АИ-91-95/70		
Расход топлива в смешанном цикле, л/100 км	8,8 (9,8)	9,4 (10,9)	10,9
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация	Р4	V6	V6
Число клапанов	16	24	24
Рабочий объем, см³	1998	2491 (2496)	2496
Мощность, кВт/л.с.	118/160	147/200 (144/196)	206/280
при об/мин	6200	6000	6200
Крутящий момент, Н·м	200	250 (255)	378
при об/мин	4400	3800 (4000)	2400
Трансмиссия			
Тип	заднеприводная (полноприводная)		
Коробка передач	А4		
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди/сзади	многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Размер шин	205/65R15, 205/55R16		

В скобках данные для полноприводных версий.

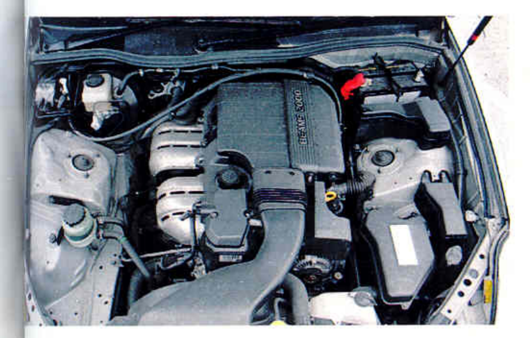


«Тойота-Марк II» в 2007-м отметит тридцатилетие. Нынешнее, четвертое поколение выпускается с 2002 года, в том числе с кузовом универсал («Блит»). В Москве к свежему автомобилю стоит прицениваться, имея не менее $17 000.



Немаленькая корма «пристроена» к исходному седану весьма ловко.

сти. Но, ей-богу, рука не поднимается размещать на двухметровой велюровой платформе неоструганные доски или мешки с картошкой, здесь место более солидному багажу. Какому именно – все зависит от хозяина. В любом случае, «Марк II» – это стильно, серьезно, основательно. И хотя до императорского звания он не дотягивает, это все-таки дворянин в четвертом поколении. □



В моторном отсеке хватит места не только относительно скромной рядной «четверке», но и V-образной «шестерке» со всеми дополнительными устройствами.



Штатный DVD-плеер спрятан от посторонних глаз в «бардачке».

Два метра ровного пола; жаль, что арки великоваты.

Передняя часть салона с кевларовыми вставками на черном фоне, мультимедийный дисплей, красные стрелки приборов – все смотрится сдержанно-богато и органично.



А СЛАБО КРУТАНУТЬ?

Алексей Воробьев-Обухов

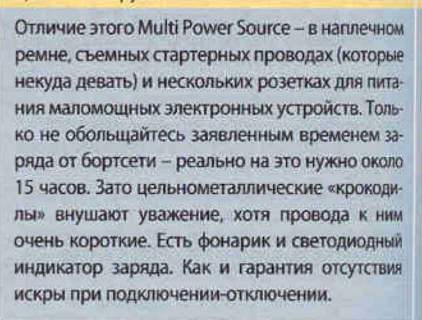


«Прикурить» севшую батарею можно двумя способами. Первый, самый известный – от исправного автомобиля, только желающих поделиться зарядом поубавилось. Второй – от специального чемоданчика с запасенной энергией. Вот мы и решили проверить, какой чемодан работает лучше.

КАК ВАС НАЗЫВАТЬ?

Это довольно редкий случай: товар есть, а устоявшегося названия нет. Кое-где на ценниках горделиво красуются слова «Энергетическая станция». В другом магазине то же самое названо пусковым устройством, где-то еще – пускозарядным, еще мы встречали названия «бустер» и даже вполне сленговый термин «прикуриватель».

Ну хватит ходить вокруг да около: речь идет о специальной резервной аккумуляторной батарее небольшой емкости, но с большим током холодного пуска, заключенной в удобный для переноски и перевозки корпус и снабженной проводами с «крокодилами» для того са-

Заявленный производитель – **Maxweld, Италия**	Заявленный производитель – **DeFort, Германия**	Заявленный производитель – **mobilEn, Тайвань**
		
Цена – 2000 руб.	Цена – 2700 руб.	Цена – 5100 руб.
Даже удивительно: прибор, откровенно дешевый с виду – и такие отличные параметры. Семнадцать возможных попыток пуска – тут и рядом никто не стоит. Из опций есть только фонарик, а также контроль заряженности по встроенному вольтметру. Удивителен разнобой в токе холодного пуска: на этикетке мелким шрифтом по-английски указаны вполне разумные 400 А, а в русском переводе они превратились в 900 А.	Наиболее культурно сделанный прибор. Хороший пластик, экономичная люминесцентная лампа, компрессор с витым шлангом, который прячется в специальный отсек вместе с зарядным адаптером. Контроль заряда по светодиодам. Но вот попыток пустить мотор у вас вдвое меньше, чем у № 1. Компрессор тут, конечно, не главное, но вызывает удивление, что при заявленных 10 атм шкала манометра кончается на 7.	Отличие этого Multi Power Source – в наплечном ремне, съемных стартерных проводах (которые некуда девать) и нескольких розетках для питания маломощных электронных устройств. Только не обольщайтесь заявленным временем заряда от бортсети – реально на это нужно около 15 часов. Зато цельнометаллические «крокодилы» внушают уважение, хотя провода к ним очень короткие. Есть фонарик и светодиодный индикатор заряда. Как и гарантия отсутствия искры при подключении-отключении.
Наше мнение: отлично.	**Наше мнение:** очень хорошо.	**Наше мнение:** очень хорошо.

мого «прикуривания». Иногда в том же корпусе размещены фонарь (разумно: зимой темнеет рано, а светает поздно), компрессор для подкачки шин или преобразователь на 220 В (в последнем случае термин «энергетическая станция» наиболее уместен). Изготовители – разные. Германия, Италия, Китай, хотя на встроенных аккумуляторах (мы не поленились заглянуть внутрь!) везде стоит «made in China». Тем более интересно проверить истинность рекламных наклеек, обещающих пусковые токи хоть 1000, хоть 1500, но уж никак не меньше 400 А! Впрочем, советуем заглянуть в табл. 1, где мы привели все заявленные производителем параметры шести приобретенных в крупных магазинах Москвы «прикуривателей». Обратите внимание: емкость встроенной герметичной батареи может быть и 9, и 19 А·ч, но длительность попытки пуска в любом случае не должна превышать 5–6 с, а интервал между оными – быть меньше 3 минут! И еще: чтобы не оказаться у разбитого корыта, то есть с разряженной «энергетической станцией», ее нужно подзаряжать от домашней розетки или автомобильного прикуривателя (без кавычек) не реже раза в два-три месяца.

Таблица 1. **ХАРАКТЕРИСТИКИ ПУСКОВЫХ УСТРОЙСТВ, ЗАЯВЛЕННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ**

Модель, фирма-изготовитель	Power Pack 900, Maxweld	DPS-19 DeFort	MP 747 mobilEn	Speed Start 1000 Telwin	PM 658 Piece of Mind	MP 309 mobilEn
Емкость батареи, А·ч	17	19	18	17	17	9
Пусковой ток, А	900	425	400	300	400	350
Длительность пуска, с	5–6	до 5	н.д.	5–6	5–6	н.д.
Интервал между пусками, мин	3	н.д.	н.д.	3	н.д.	н.д.
Время готовности к пуску после подключения, мин	1–2	2	н.д.	1	не менее 5	н.д.
Время заряда от сети 220 В через адаптер, ч	н.д.	30	24–26	4	н.д.	25–30
Время заряда от бортсети, ч	н.д.	н.д.	6–8	н.д.	4	3–4
Автоотключение при обрыве цепи	нет	нет	нет	нет	нет	есть
Автоопределение полярности	нет	нет	нет	нет	нет	есть
Звуковой сигнал при неправильной полярности подключения	нет	нет	нет	нет	нет	есть
Отсутствие искрения при замыкании выводов	нет	нет	нет	нет	нет	есть
Отсутствие искрения при подключении и отключении	есть	есть	есть	есть	есть	есть
Периодичность подзаряда, мес.	1,5– 2	1	н.д.	3	1,5–2	2–3

Таблица 2. **РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ**

Модель, фирма-изготовитель	Power Pack 900, Maxweld	DPS-19 DeFort	MP 747 mobilEn	Speed Start 1000 Telwin	PM 658 Piece of Mind	MP 309 mobilEn
Количество пусков до конечного напряжения 7,5 В	10	4	3	3	1	1
Количество пусков до конечного напряжения 6,0 В	17	8	8	7	7	5
Время заряда от сети 220 В через адаптер, ч	16–18,1	18,9–19,8	10,8–12,9	15,6–16,7	19,3–20,2	23,1–25,6
Время заряда от бортсети автомобиля при напряжении 14,2 В, ч	14,3–17,8	9,8–11,5	13,8–17,5	14,6–17,1	8,9–14,7	3,6–5,7

Заявленный производитель –
Telwin, Италия



Цена – 1700 руб.

Почти двойник № 1, но заявлен втрое меньший пусковой ток и невероятно короткое время заряда от сети – 4 часа! Последнее – вранье! Нужны те же 15 часов, что неудивительно при аналогичной батарее в 17 А·ч. Удивительно другое: почему-то выдал лишь семь попыток пуска вместо 17! Пожалуй, нет никакого смысла экономить 300 рублей. Тем не менее справляется с задачей при минимальной цене. Но как понимать 1000 peak Amps, если в инструкции стоят скромные 300 А?

Наше мнение:
хорошо.

Заявленный производитель –
Piece of Mind, Китай



Цена – 3300 руб.

Спереди – ни дать ни взять № 1. И батарея внутри та же. Зато сзади приделан компрессор с манометром. По пусковым параметрам совпадает с предыдущим образцом, но... только если считать пуски до остаточного напряжения 6 В. А вот разряд до 7,5 В наступает уже после первой попытки. С учетом этого цена представляется несколько завышенной. К нашему удовлетворению, тут не нужно искать русский текст – другого просто нет. Но вот зачем шинному компрессору давление свыше 20 атм и реальна ли эта цифра?

Наше мнение:
хорошо.

Заявленный производитель –
mobilEn, Тайвань



Цена – 3800 руб.

Это изделие наиболее интересно по дизайну и встроенным функциям защиты «от дурака». Перепутать полярность с ним нестрашно. Об ошибке даст знать зуммер. Но подаст питание он, только если обнаружит хоть какую-то ЭДС на штатном аккумуляторе. Иными словами: этим устройством не удастся запитать какой-либо электроприбор без встроенной батареи! И еще: время заряда от бортсети 3–4 часа указано правдиво. Молодцы. А в минусе – самая «слабая» батарея в 9 А·ч, на пять попыток пуска.

Наше мнение:
за «автоматику» – очень хорошо.



Зимний пуск по-европейски.

ПЫТКИ И ПОПЫТКИ

Главной «пыткой» для наших подопечных стала имитация попыток пуска двигателя до тех пор, пока напряжение на «крокодилах» не падало до шести вольт. Чтобы поставить всех в равные условия, мы задали стартерный ток равным 425 А (типичное значение «жигулевской» батареи) и сравнивали количество возможных попыток оживить виртуальный двигатель. При этом «крокодилы» присоединялись к клеммам полностью разряженной (до 10,5 В) штатной батареи 6СТ-55А. (Если кому-то кажется, что это не вполне разряженное состояние, то вот итоги контрольного «выстрела»: нагрузка тем же током в течение 1 с посадила эту батарею до 5,9 В – куда уж меньше.)

В ходе испытаний выяснилась справедливость требования инструкций о трехминутном перерыве после каждой попытки пуска двигателя: если напряжение садилось за пять секунд аж до 6 В, то после отдыха оно восстанавливалось до исходных двенадцати с небольшим!

Кроме этого, мы проверили время, необходимое для восстановления заряда наших «прикуривателей» от розетки 220 В и от бортовой сети автомобиля, а также работу защитных устройств (при наличии таковых).

Подробные итоги – в табл. 2. В целом же можно сказать: пустить исправный двигатель при полностью севшем штатном аккумуляторе способны все. Вот вам и made in China! Детали приведены в подписях к фото, которые расставлены в порядке убывания главного параметра – количества возможных попыток пуска. □

ЛОЖКА ДЕГТЯ В БОЧКЕ МАСЛА

Алексей Воробьев-Обухов

Интересно, какая нынче выдастся зима? Прошлогодние морозы многих заставили пожалеть о том, что вместе с переобуванием они не озаботились перейти на зимнее моторное масло. На дворе «всего» минус 25, а из-под капота доносится не веселое жужжание стартера, а его жалобный стон. Что уж там говорить о тридцатиградусном морозе.

Вот мы и решили в преддверии холодов испытать масла группы 5W30–5W40. Это, конечно, не самый крутой выбор, но они должны давать возможность легко завести двигатель, как зимой, так и летом. Во всяком случае, на европейской части России. Мы намеренно не делили их на синтетику и полусинтетику, а ограничили диапазон цен сверху на уровне 1000 рублей за четырехлитровую канистру. В общем, поставили себя на место представителей среднего класса, которые не экономят на самом необходимом, но и не бросают деньги на ветер.

Из 12 образцов пять – импортные, остальные – made in Russia, причем по классификации API в нашу выборку попали продукты от довольно древнего SG до наисовременнейшего SL. Кстати, именно эти две буковки и определяют, можно ли заливать масло в конкретный двигатель. Для «лад», напри-



Примерно так выглядят внутренности моторов, работавших на маслах с лакообразованием в 3 балла (слева) и 1 балл (справа). Почувствуйте разницу!



Заявленный производитель – **ООО «Обнинскоргсинтез», Россия**	Заявленный производитель – **Valvoline, Нидерланды**	Заявленный производитель – **Exxon Mobil Corporation, Англия**	Заявленный производитель – **Total Lubricants, Франция**
			
Ориентировочная цена за 4 л – 400 руб.	Ориентировочная цена за 4 л – 850 руб.	Ориентировочная цена за 4 л – 1000 руб.	Ориентировочная цена за 4 л – 1000 руб.
SAE 5W40, API SJ/CF, п/синт. Удивительная победа «бюджетного» российского масла! Оно не подведет ни зимой, ни летом. Стартеру в мороз с ним будет легче всего прокрутить двигатель. Только не забывайте, что заявленный класс по API – SJ. ***Наше мнение:*** *рекомендуем для отечественных авто и недорогих иномарок.*	SAE 5W40, API SL/SJ/CF, синт. Отличный продукт, не вызывающий никаких сомнений в заявленном высшем классе по API. Во всяком случае, с ним детали двигателя будут девственно чистыми даже после большого пробега. Если говорить об иномарках с требовательными к маслу моторами, это – однозначный лидер теста! ***Наше мнение:*** *рекомендуем.*	SAE 5W40, API SL/SJ/CF, синт. Это масло чуть более текучее на морозе, чем предыдущее, но мы снизили его рейтинг за повышенную склонность к лакообразованию, которой не должно быть у заявленного класса. Кроме того, его цена также несколько выше, что с учетом сказанного выглядит неоправданным. ***Наше мнение:*** *рекомендуем.*	SAE 5W40, API SL/CF, синт. Это масло несколько гуще предыдущего при –30°С. До верхнего допустимого предела не так уж далеко. В сильные морозы хотелось бы иметь за такие деньги более текучее масло. Тем не менее все показатели в норме. Катайтесь на здоровье! ***Наше мнение:*** *рекомендуем.*

мер, вполне достаточно первого, а высокофорсированному двигателю с турбонаддувом подойдет только последнее. Точные указания на сей счет – в инструкции к авто. Согласитесь, было очень заманчиво проверить не только реальную морозоустойчивость наших образцов, но и соответствие заявленным классам API. И вот здесь-то нас ожидало полное разочарование. Оказывается, в России вообще отсутствуют методы оценки соответствия классам выше SG! Отсюда вывод: нарисованные на отечественных банках буквы из середины латинского алфавита – отсебятина, если продукт не прошел очень дорогих испытаний за рубежом. Возможно, производители делают это с учетом применяемых импортных присадок, но… проверить-то, что получилось в итоге, дома не могут.

Есть, впрочем, косвенный метод – «Скользящее кольцо». Он позволяет сравнить масла между собой и посеять (или снять) сомнение в реальности заявленного класса. Суть его довольно проста.

Заявленный производитель – **Oil Plant Gent, Бельгия**



Ориентировочная цена за 4 л – 900 руб.

SAE 5W40, API SL/CF, синт.

Практически равноценно с предыдущим, но чуть менее текуче – как на морозе, так и в жару. И чуть меньше склонно к лакообразованию. Если чистота двигателя для вас важнее, то стоит, пожалуй, предпочесть его предыдущему.

Наше мнение: *рекомендуем.*

Заявленный производитель – **ООО «ТНК смазочные материалы», Россия**



Ориентировочная цена за 4 л – 550 руб.

SAE 5W40, API SL/CF, п/синт.

При распределении мест учли высокую склонность этого продукта к лакообразованию и отсутствие реальных оснований у производителя заявлять высший класс SL. А вот против слов «Одобрено АВТОВАЗом ничего не имеем.

Наше мнение: *рекомендуем для отечественных авто и недорогих иномарок.*

Заявленный производитель – **ООО «ВИАЛ ОЙЛ», Россия**



Ориентировочная цена за 4 л – 550 руб.

SAE 5W40, API SJ/CE, п/синт.

Это – типичный середнячок в нашем тесте. Несильно пачкает мотор, немного густоват зимой (но в пределах нормы), немного жидковат летом (тоже в пределах нормы). В общем, все как и должно быть у масла за эту цену.

Наше мнение: *рекомендуем для отечественных авто и недорогих иномарок.*

Заявленный производитель – **SK Corporation, Южная Корея**



Ориентировочная цена за 4 л – 550 руб.

SAE 5W30, API SL/CF, п/синт.

Начиная с этой позиции, у нас стоят масла, имеющие предельно допустимую динамическую вязкость при -30°C для марки 5W. Но все заявлено честно, а в жару лучше выбрать 5W40, а не 5W30. Высокая температура вспышки говорит о малой испаряемости.

Наше мнение: *рекомендуем.*

На неподвижный алюминиевый поршень с электронагревателем внутри надето двигающееся вверх-вниз кольцо. Масло на раскаленном поршне интенсивно окисляется и образует отложения. Ясно, что чем их больше – тем хуже. Количественно же толщину лаковой пленки определяют в баллах, сравнивая темнеющий на глазах поршень с образцовой цветной шкалой, отградуированной в баллах от 1 до 6. Короче говоря, чем выше буква в заявленном классе API, тем меньше должно быть баллов. И это можно понять: высоконагруженный двигатель содержит трущиеся пары с более высокой температурой, которые при интенсивном образовании отложений могут выйти из строя. А если еще проще, то 4 балла, вполне нормальные для масел класса SG, вызовут серьезные сомнения в реальном качестве масла, заявленном как SL!

Выдающийся 1 балл показал единственный образец – Valvolin DuraBlend MXI.

Другое дело – динамическая вязкость, измеряемая при –30°C. Она должна быть не выше 6600 МПа·с, иначе возникнут трудности с холодным пуском. И вот тут провалились «Нордикс Премьер» и Luxoil Polus. Еще один, но уже приятный сюрприз: легче всего стартеру будет в мороз иметь дело с двигателем, заправленным самым дешевым – всего 390 рублей! – маслом Sintec Люкс. Вот и верь после этого ценникам! □

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ МАСЕЛ

Масло, производитель	Кинематическая вязкость при 100°C, мм²/с (12,5–16,3 для 5W40, 9,3–12,5 для 5W30)	Индекс вязкости, ед.	Зольность, % (не более 1,3)	Щелочное число, мг КОН/г	Содержание металлов, %		Температура вспышки, °C (не ниже 190)	Динамическая вязкость при -30°C, МПа·с (не более 6600)	Лакообразование, баллы
					Ca	Zn			
Sintec Люкс 5W40, SJ/CF, ООО «Обнинскоргсинтез»	12,8	171	1,02	9,46	0,28	0,099	218	4350	3,5
Valvoline DuraBlend MXL 5W40, SL/SJ/CF, Valvoline	14,85	180	1,23	10,2	0,287	0,097	224	5350	1,0
Mobil Synt. S 5W40, SL/SJ/CF, Exxon Mobil Corporation	13,76	178	0,92	9,69	0,248	0,0936	225	5130	2,5
Total Quartz 9000 best 5W40, SL/CF, Total	13,51	161	1,1	9,81	0,26	0,099	228	6000	2,5
Visco 5000 5W40, SL/CF, Oil Plant Gent	14,02	160	1,11	9,83	0,27	0,099	222	6100	2,0
ТНК Супер 5W40, SL/CF, ООО «ТНК смазочные материалы»	13,9	170	0,88	6,98	0,21	0,11	218	6050	4,0
Consol Lux Turbo 5W40, SJ/CF, ООО «ВИАЛ ОЙЛ»	12,74	152	0,92	7,37	0,24	0,10	220	6500	3,5
ZIC A+ Gasoline SAE 5W30, SL/CF, SK Corporation	11,05	160	0,89	9,31	0,266	0,099	225	6600	3,0
Лукойл Супер 5W40, API SG/CF, ОАО «ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез»	14,93	167	1,27	9,09	0,28	0,11	216	6600	4,0
Славнефть п/син. 5W30, SH/CF, ОАО НГК «Славнефть»	11,34	161	0,98	7,00	0,22	0,106	218	6600	4,5
Luxoil Polus 5W40, SJ/CF/EC, JSC «Delfin industry»	14,75	164	1,2	9,02	0,27	0,11	217	**11 000**	4,0
Нордикс Премьер 5W40, SJ/CF, ООО НПО «Нордикс»	14,0	152	0,91	9,3	0,25	0,10	218	**11 500**	3,5

Заявленный производитель –
ОАО «ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез», Россия



Ориентировочная цена за 4 л – 450 руб.

SAE 5W40, API SG/CF, п/синт.

Все здесь в норме, летом масло не слишком «разжижается», честно указан класс SG. Масло ничем особенным не выделяется, однако оно вдвое дешевле именитых соперников. Хотелось бы, конечно, чуть «пожиже»...

Наше мнение: *рекомендуем для отечественных авто.*

Заявленный производитель –
ОАО НГК «Славнефть», Россия



Ориентировочная цена за 4 л – 400 руб.

SAE 5W30, API SH/CF, п/синт.

Тут тоже вроде бы все в порядке, но это масло сильнее других «пачкает» детали мотора. У изготовителя нет реальных оснований присваивать такому продукту класс SH. Впрочем, на этикетке сказано: «соответствует ориентировочно»…

Наше мнение: *рекомендуем для отечественных авто и недорогих иномарок.*

Заявленный производитель –
JSC «Delfin industry», Россия



Ориентировочная цена за 4 л – 450 руб.

SAE 5W40, API SJ/CF/EC, п/синт.

А вот теперь внимание: никакое это не 5W – динамическая вязкость при -30°C завышена чуть ли не вдвое! И если в сильные холода машина не заведется, удивляться будет нечему. Останавливать свой выбор на нем нет никакого смысла!

Наше мнение: *не рекомендуем для зимы.*

Заявленный производитель –
ООО НПО «Нордикс», Россия



Ориентировочная цена за 4 л – 550 руб.

SAE 5W40, API SJ/CF, п/синт.

Аутсайдер нашего теста с самой провальной вязкостью при -30°C удивил надписью на этикетке: «Защита торговой марки и качества продукта осуществляется детективным агентством «МИГ». Ну а обещание пуска до -40°C – вообще фантастика для масел 5W!

Наше мнение: *не рекомендуем для зимы.*

ИЗ «ЭКТО» ВОЗГОРИТСЯ

Роман Никитин

Не так давно компания «Лукойл» начала поставлять дизельное топливо Евро IV с пониженным содержанием серы и улучшенными экологическими характеристиками. Теперь дошла очередь и до бензинов – на заправках появились сорта «Экто-92» и «Экто-95». По сравнению с «обычными» они содержат втрое меньше серы и в 5 раз – бензола. Это означает, что в выхлопе меньше вредных для здоровья человека ароматических углеводородов, да и кислородный датчик с нейтрализатором проживут дольше, так как сернистые отложения пагубно влияют на их ресурс. По характеристикам «экто-топливо» с запасом укладывается в экологические стандарты для бензинов уровня Евро III. Напомним, что сейчас в России количество вредных веществ в отработавших газах легковых автомобилей ограничивают нормы Евро II. Однако топливная инфраструктура должна развиваться опережающими темпами, чтобы переходить на следующие ступеньки экологической лестницы плавно и быстро.

СОДЕРЖАНИЕ ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ В БЕНЗИНАХ

Требования к бензинам	ГОСТ Р 51105-97 (Евро II)	Московские стандарты	ГОСТ Р 51866-2002 (Евро III)	Бензин «Экто»
Содержание серы, ppm, не более	500	150	150	5
Предельное содержание бензола, % объема	5	1 (с 01.01.2007 г.)	1	1
Предельное содержание ароматики, % объема	не нормируется	42	42	31–41
Предельное содержание олефинов, % объема	не нормируется	18	21/18	1



Производитель заявляет, что у «Экто» еще и неплохие моющие свойства. Специальные присадки эффективно очищают топливные магистрали, стабильнее работают форсунки, дольше живет топливная аппаратура. Кроме того, меньше нагара образуется на впускных клапанах, медленнее идет процесс коррозии. Однако если автомобиль уже накрутил немало километров, то такая «влажная уборка» может и навредить. Смытые бензином множественные отложения не только ухудшают процесс горения, но и забивают топливный фильтр или форсунки. Чтобы подобных коллизий не происходило, моющую присадку в топливо пока добавляют не в полном объеме.

Сорт «Экто-95» появился на заправках «Лукойл» летом, а «Экто-92» – с середины сентября. Стоит улучшенное топливо чуть дороже обычного – на 5–7%. Впрочем, эти вложения окупятся, ведь ремонт двигателя нынче недешев, не говоря уже о дорогом подарке окружающей среде. Ведь это наше здоровье, а оно – бесценно. □

КОНТИ-КРОСС

Сергей Мишин



У компании «Континенталь» очередная новинка – зимняя нешипованная шина «КонтиКроссКонтакт Винтер» для тяжелых скоростных полноприводников. Ее главная особенность – высокие продольные сцепные свойства на любой зимней дороге.

Рисунок протектора – асимметричный: наружное плечо отвечает за управляемость и ориентировано в основном на сухой асфальт, внутреннее – работает по снегу. Узор беговой дорожки щедро изрезан ламелями. В наружной части они S-образные, а на внутреннем плече – буквой Z. И те, и другие – прогрессивные, с изменяющейся шириной разреза. Это способствует улучшению сцепных свойств на заснеженной дороге.

Множество острых кромок усиливают сцепные свойства шины на любых зимних дорогах и в то же время удерживают блоки от взаимного перемещения при воздействии боковых сил, а также помогают самоочищению протектора от мелких камешков.

Не забыли конструкторы и про борьбу с аквапланированием. Широкие продольные канавки (их три или четыре, в зависимости от ширины протектора) вместе с оптимизированными по форме и углу наклона плечевыми канавками быстро и эффективно отводят воду из пятна контакта.

Для тестирования покрышек нам предложили БМВ-Х5, «Вольво» и «Фольксваген-Туарег». Машины, естественно, полноприводные, но характеры у всех разные. Тестовая трасса, увы, лишь одна – заснеженная, асфальта «под рукой» не оказалось. Интенсивные разгоны не удивили – ведь хорошей тягой эти машины обладают уже в силу своих полноприводных «кровей». А вот тормозные свойства новых шин действительно хороши – на заснеженной дороге машина останавливается, словно на асфальте. После нескольких активных разгонов и торможений, уверовав в способность покрышки хорошо цепляться за снег, решил побыстрее пройти заснеженную S-образную связку, не сбрасывая скорость на входе. Но не тут-то было – «Туарег» поплыл наружу, распрямляя траекторию. Поймать его удалось лишь на обочине, зацепившись за рыхлый снежок.

Скорее всего, производитель не лукавит, заявляя о высоких боковых сцепных свойствах новых покрышек на асфальте – но у меня-то под колесами была заснеженная дорога, на ней боковое сцепление заметно слабее продольного. Потому лучше перетормозить до входа в поворот, чем войти в него на завышенной скорости. Благо эти шины эффективны именно в торможении.

Размеры ContiCrossContact Winter – от 205/70R15 T (190 км/ч) до 295/35R21 V (240 км/ч). Благодаря столь обширной размерной гамме новые шины подойдут практически любому полноприводнику – от «Шевроле-Нивы» до таких гигантов, как «Кадиллак-Эскелейд», «Линкольн-Навигатор», «Порше-Кайенна» и даже «Мерседес» G-класса после тюнинга в AMG.

В исполнении Light Truck («легкогрузовые») предусмотрены размеры 215/85R16 и 245/75R16. □

КОСМЕТИКА ДЛЯ БАБЫ-ЯГИ

Михаил Колодочкин, Александр Шабанов

Сотворить из Бабы-Яги Василису Прекрасную или, скажем, наделить могучей силой еле живого «молодца» о четырех цилиндрах – задача, достойная современной науки. Есть и подходящее новое снадобье – капсулы мощности BiBiGizer. Средство, говорят, заморское – произведенное в стране дядюшки Сэма.

Любопытно – а правда ли, что этот «Бибигайзер» и мощности мотору добавляет, и аппетит его уменьшает, и выхлоп делает ароматным? Надо бы испытать!

СОКРАТИТЬ И ВОССТАНОВИТЬ?

Заветный блистер за тысячу «рэ» – у нас в руках. Если бы не игривое название «BiBi-...», то – вполне серьезно и фирменно! Красивая упаковка с нарисованной классной машинкой, завлекательными картинками и кусочком звездно-полосатого флага. Названия капсул и фирмы-производителя – на «ненашенском» языке, а вот описания – на русском да и стилистика – наша, российская! Кстати, а зачем американцам продукт от сильного износа? Мы же привыкли думать, что их «бибики» от этой напасти лечат на автомобильных кладбищах. Или это – забота о нас?

Ну ладно – разберемся с обещаниями. Их набор – стандартный: мощность восстановится, расход топлива сократится, ресурс возрастет. Но конкретные цифры не приведены – поэтому нет и повода для раздражения. Зато пояснен механизм действия! Капсулы содержат – внимание! – композицию металлов из ряда легирующих элементов, вещества, активизирующие процесс восстановления поверхности, а также вещества, снижающие трение, и другие специальные компоненты. Убеждает?

Надо полагать, подразумевалось все-таки следующее. Капсулы должны инициировать известный принцип металлоплакирования поверхностей, о котором мы уже немного рассказывали, когда делали экспертизу восстанавливающих присадок к маслу. Вкратце напоминаем – в процессе взаимного перемещения деталей в узлах трения металл, вводимый с капсулами или присадкой, «втирается» в шероховатые поверхности и тем самым его как бы шпатлюет. Но в данном случае несколько смущает метод ввода состава в двигатель – капсулами в цилиндры. Обычно его вводят в масло, поскольку из цилиндров все быстренько полетит, извините, в трубу. А что же тогда останется на восстановление?

Ладно, поверим американцам... И посмотрим, как под воздействием этих завлекательных капсул дряхлая вазовская кобылка превратится в заморского мустанга.

ПРЫЖОК В КОТЕЛ

Как там в сказке? Чтобы омолодиться, надо совершить погружение в котел с кипящим молоком? Ладно – прыгаем... Но прежде почитаем инструкцию. Требуется – цитируем! – прогреть двигатель до рабочей температуры, выкрутить свечи, вставить в отверстие трубочку, ввести капсулы в цилиндры, закрутить свечи, вставить в правильном порядке (!) высоковольтные провода и подождать 5 минут.

Все предельно ясно, но уже хочется немножко поумничать. Ведь капсулам вроде бы следует расплавиться, а потому двигатель должен быть горячим. Но температура поршней в зависимости от режима прогрева может меняться чуть ли не в три раза – градусов от 100 до 250! И как поведут себя капсулы при столь разных температурах?



Название – забавное: «би-би» явно намекает на звуковые сигналы. А если у вас «квакалка»?



Так плавятся капсулы при температуре поршня 120°С. Иными словами, когда двигатель прогревают на холостых оборотах, а потом останавливают и начинают колдовать.

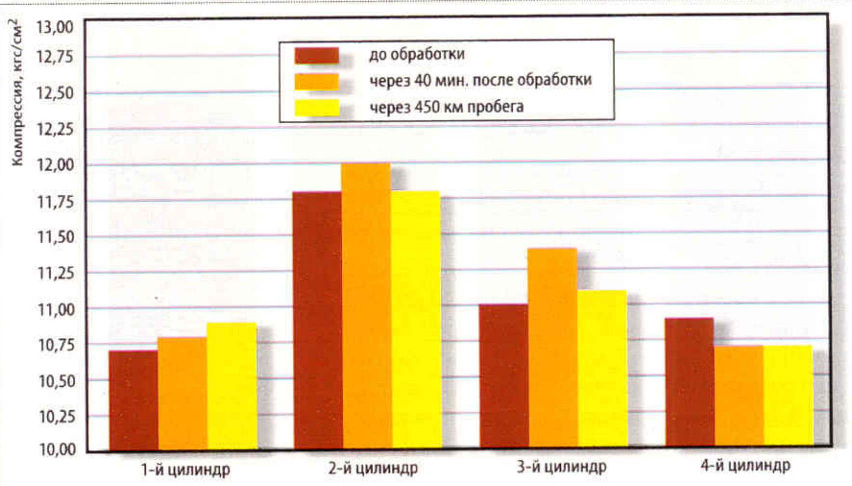
А вот во что превращаются капсулы при температуре поршня 220°С.



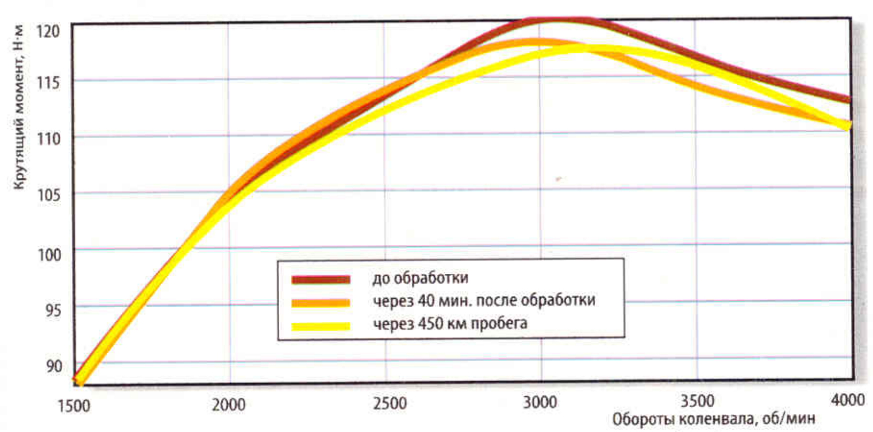
Вдуваем «би-би» – по инструкции.



Царапины как были, так и остались. Наверное, «Бибигайзером» лечат что-то более сложное, незаметное простому глазу.



Влияние препарата «Бибигайзер» на компрессию в цилиндрах.



Зависимость крутящего момента двигателя от воздействия препарата «Бибигайзер».

Нет, надо попробовать – берем поршень и нагреваем! Так вот – при 120 градусах за требуемые 5 минут капсулы даже не расплавились, а просто растеклись коричневой лужицей по поверхности поршня. Зато при 180–190 градусах снадобье «пыхнуло», оставив на поверхности кучку мелкого порошка, сильно смахивающего на золу. Стоило слегка дунуть, и с поверхности поршня его просто «снесло». А ведь при запуске двигателя в цилиндрах поднимется весьма неслабый ветерок, гоняющий газы от впуска до выпуска – не вылетит ли весь этот «активный компонент» в трубу? Даже если начальная температура поршня была небольшой, первые же вспышки в цилиндрах мгновенно нагреют эту коричневую лужицу до полного выкипания. Итог, похоже, будет тем же.

С безмоторным экспериментом закончили – но, возможно, в двигателе все произойдет иначе? Берем обычный, не первой свежести вазовский мотор, диагностируем его и высчитываем количество капсул, необходимое для оздоровления. Насчитали по 6 капсул на цилиндр, итого – 24 штуки на двигатель. Ставим мотор на стенд, снимаем базовые характеристики – мощность, расход топлива, давление масла, токсичность. Планка отсчета установлена, далее – все по инструкции! Выкрутить, засунуть, подуть, вкрутить… Пуск!

Начало ознаменовалось неприличным для светского общества звуком – его сопроводил густой темный выхлоп. Однако ждем: тридцать минут двигатель поработал на холостых, потом еще десять – на малой нагрузке. По инструкции «заметный эффект достигается через 40 минут» – пора смотреть. Остановили, замерили компрессию – все сохранилось в пределах точности измерения. А вот расход топлива процентов на десять увеличился. Что и говорить, «заметный эффект»!

Ладно, едем дальше. Ведь в той же инструкции написано, что наибольшего эффекта добьемся через 450 км пробега – при этом волшебство должно действовать на протяжении 30–50 тыс. км пробега! Хорошо. Отмахали еще 450 условных километров. Нет, не получается – только двигателю «поплохело»: правда, совсем чуть-чуть. На картинке все видно.

СКАЗКА – ЛОЖЬ?

Да, Баба-Яга в Василису Прекрасную так и не превратилась. Жаль, конечно, но чудес, даже из-за океана, мы не дождались. Честно говоря, и верилось в них мало.

А вывод простой – не стоит способствовать быстрому обогащению малой части населения за счет верящей в чудеса большой. Если, конечно, вы относитесь к этому большинству. □

ПО ЗВУКУ

Наименование – парк-пилот Bosch URF6.

Ориентировочная цена – от 3300 руб.

■ «Бош» усовершенствовал универсальную версию своего парковочного пилота URF6. Если прежде он мог контролировать только пространство сзади автомобиля, то теперь доступна и модификация для переднего бампера. Датчики новой системы отличаются повышенной чувствительностью при меньших размерах и весе – они распознают даже такие трудно локализуемые объекты, как низкие клумбы, проволочные изгороди или узкие столбики. В зависимости от размера автомобиля на бампер крепят три-четыре датчика.



СО ЩИТОМ

Наименование – полироль-очиститель «ТРИУМФ».

Ориентировочная цена – 250 руб.

■ У компании HI-GEAR – новый полироль-очиститель «Триумф». Производитель уверяет: средство сочетает уникальные полирующие и защитные свойства воска Карнауба, водоотталкивающие – полимерной нанокомпозиции Polyflon (на основе политетрафторэтилена) и герметизирующие качества полимера CrossFoam. Средство восстанавливает обветренные и потускневшие поверхности, устраняет царапины, заделывает микротрещины. А еще надолго защищает обработанную поверхность, выдерживающую многочисленные мойки.



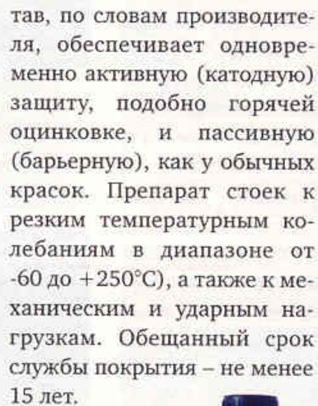
РЖАВЧИНЕ – ЦИНК

Наименование – грунтовка FENOM STOP RUST (Zn).

Ориентировочная цена – 330 руб.

■ Цинк, как известно, полезен не только детям, но и автомобилям. Об этом в который раз напоминает компания «Лаборатория Триботехнологии», выпустившая новый препарат – грунтовку FENOM STOP RUST (Zn). Состав, по словам производителя, обеспечивает одновременно активную (катодную) защиту, подобно горячей оцинковке, и пассивную (барьерную), как у обычных красок. Препарат стоек к резким температурным колебаниям в диапазоне от -60 до +250°С), а также к механическим и ударным нагрузкам. Обещанный срок службы покрытия – не менее 15 лет.







ИДУ ПО ПРИБОРАМ!

Наименование – навигационная и мультимедийная система AVIC-HD3BT.

Ориентировочная цена – 66 750 руб.

■ Компания Pioneer предлагает навигационную и мультимедийную систему AVIC-HD3BT с картами Москвы, Московской области и Санкт-Петербурга. Новинка способна распознать и запомнить маршруты частых поездок, подсказывая водителю путь на основе из «знания местности», а не только математических алгоритмов. Программа охватывает территорию 26 стран, содержит подробные сведения о 3,2 миллиона мест, представляющих интерес для путешественника (в том числе подборку лучших ресторанов, отелей, станций техобслуживания и магазинов). Система также ищет заторы и предлагает объезд. Помимо этого, в ней встроены MP-3-фонотека, DVD/CD-плеер и AM/FM-тюнер с системой RDS.



ПОПРАВКА. В ЗР, 2006, № 9 в материале «Холодные закуски» допущена опечатка в наименовании шины Matador. Следует читать Matador MP 56 Sibir.

ПРАКТИЧНАЯ РАСФАСОВКА

Наименование – моторное масло ХАДО.

Ориентировочная цена – от 100 до 160 руб.

■ Чего не сделаешь ради большего удобства. В компании ХАДО решили сэкономить место в багажниках автомобилей. Химический концерн выпустил моторное масло в упаковке… 0,5 литра. На сегодня самая распространенная расфасовка – пять, четыре и один литр, что не очень удобно, если для замены масла требуется, например, 4,2 литра…







ТИТУЛОВАННЫЙ НАСОС

Наименование – водяные насосы GRAF.

Ориентировочная цена – 1000–1350 руб.

■ Итальянская компания GRAF изготавливает водяные насосы на полностью автоматизированном оборудовании с многоуровневым контролем качества. Применение современных керамических материалов – залог надежности уплотнения и высокой коррозионной стойкости. Также разработчикам удалось увеличить производительность и снизить потери на трение. Ассортимент изделий покрывает 98% европейских моделей автомобилей.



РАСТЯНУТЬ НА ДВА РАЗА

Наименование – Dexron VI.

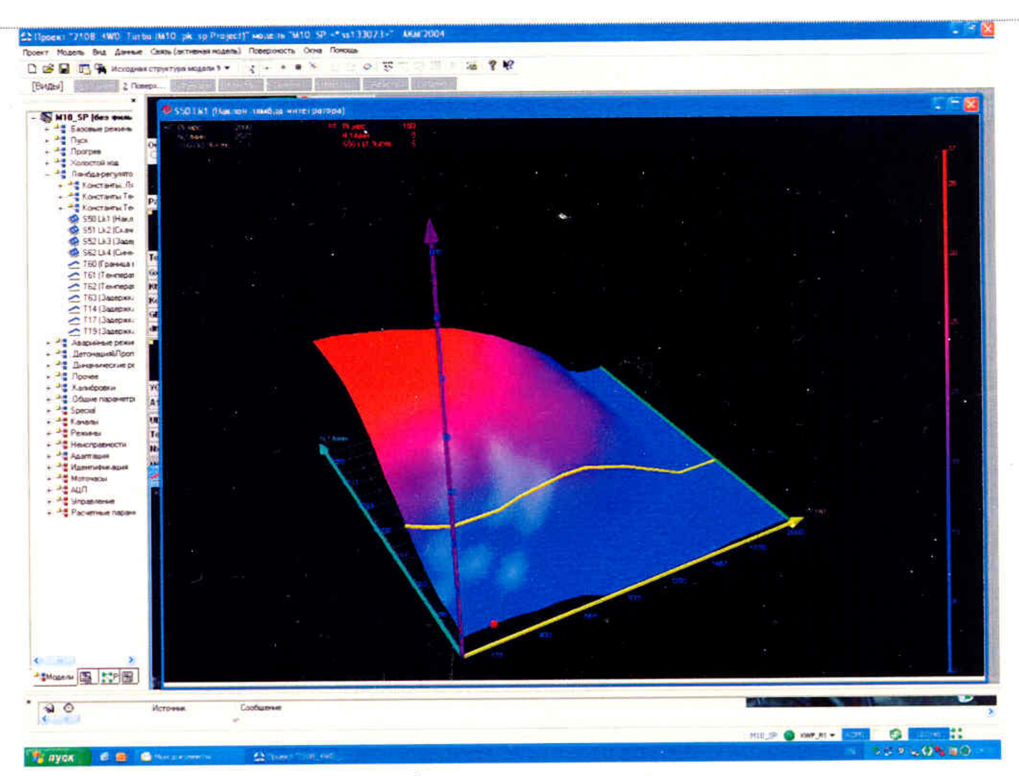
Ориентировочная цена – от 250 руб.

■ Компания General Motors совместно с поставщиками базовых синтетических масел и присадок – компаниями Petro-Canada и Afton Chemical Corporation выпустила новую трансмиссионную жидкость для автоматических коробок передач Dexron VI, которая рассчитана на самые жесткие требования шестиступенчатой автоматической трансмиссии. Жидкость ATF обеспечивает более продолжительный срок службы «автомата», к тому же интервал ее замены по сравнению с другими трансмиссионными жидкостями для таких коробок передач увеличится в два раза.

СОН РАЗУМА

Евгений Борисенков.
Фото: Константин Якубов

Говорят, с возрастом человек перестает верить в чудеса. Как бы не так! Взять хотя бы простого российского автомобилиста. Сапоги, допустим, скороходы или скатерть-самобранку ему просто так не всучишь, а вот животворящий ионизатор топлива идет на ура. Главное – вовремя подвести научную основу, а там хоть не рассветай! Всякой ли сказке суждено стать былью, мы решили выяснить на примере популярной нынче услуги под названием «чип-тюнинг».



Так выглядит трехмерное графическое изображение закона изменения одного из параметров.

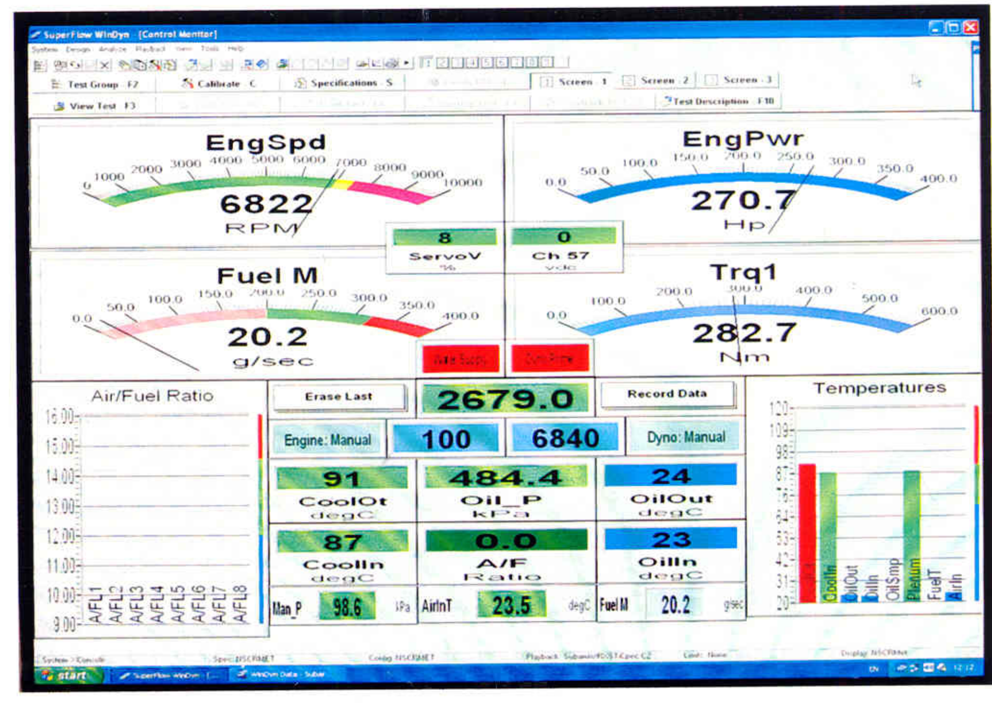
ПО ТОНКОМУ ЛЬДУ

Суть заключается в изменении параметров двигателя путем вмешательства в работу блока управления. Наиболее безобидная схема – установка так называемых бустеров (в просторечии – «обманок»), определенным образом искажающих уровень сигнала того или иного датчика. Нехитрая уловка позволяет заставить блок трудиться у верхней (или, наоборот, нижней) границы допуска, выжимая из мотора все официально разрешенные соки. Правда, прибавка не слишком велика – считанные проценты. К сожалению, даже этого порой хватает, чтобы угробить двигатель, поэтому гарантий от исполнителя вы вряд ли дождетесь.

Остальные варианты чип-тюнинга связаны с ПЗУ (постоянным запоминающим устройством), где хранятся таблицы изменяемых параметров и алгоритм их взаимодействия. Прежде эту микросхему заменяли на новую, нынче предпочитают перепрограммировать существующую. Внешне все очень просто – подключив программатор, спец загружает в память заранее заготовленные прошивки. Большого ума это дело не требует – достаточно нажимать нужные кнопки. Впрочем, свободно гуляющие в интернете версии тоже не могут похвастаться ни интеллектуальностью, ни новизной. За приемлемый продукт потребуют денег – в отрасли кормятся и талантливые одиночки, и целые коллективы. Но и они не всегда ведают, что творят, так как не владеют главным секретом – программой блока управления, которую производители хранят в строжайшем секрете. Посему доморощенные версии, не приведшие к разрушению двигателя, признаются успешными и вовсю предлагаются страждущим.

ПЕРЕЕСТЬ ИЛИ НЕДОСПАТЬ

Чаще всего потребитель желает поднять мощность мотора – ничто так не тешит драйверское самолюбие, как выигранная светофорная гонка! Благо резервы лежат на поверхности: стоит лишь наплевать на нормы токсичности, и от 7 до 12% избыточной мощности у тебя в кармане. И делать почти ничего не требуется – лишь чуть обогатить смесь. Правда, при этом вырастет и расход топлива, но за удовольствие принято платить. Увы, сумма может оказаться куда больше



Поведение подопытного мотора удобно смоделировать на компьютере.



Окончательную доводку программы лучше делать по месту, на моторном стенде.

расчетной. Во-первых, так можно перегреть и спалить нейтрализатор, а во-вторых, не все двигатели безболезненно переваривают богатую смесь – «Ситроен-С2», например, куда лучше работает на бедной. А уж как «усовершенствованный» мотор поведет себя на неустановившихся режимах, можно только догадываться – «золотого ключика» (того самого алгоритма взаимодействия параметров) у настройщика нет!

К еще более печальным последствиям приводят попытки добиться сверхэкономичности. Проблема в том, что характеристики двигателя – составная часть активной безопасности. Представляете, что может произойти, когда недокормленный автомобиль скиснет при обгоне?

Но безвыходных ситуаций, как известно, не бывает. Разочаровавшись в бытовом чип-тюнинге, обращаются к истинным профессионалам. Понятно, что отыскать их проще всего среди спортсменов. С серийными блоками управления здесь никто не работает, поскольку не собирается взламывать чужую интеллектуальную собственность. Действуют по-иному – покупают блоки у непрофильных производителей! Удовольствие дорогое, зато вместе с «железом» в комплект входит и полный пакет программного обеспечения. По сути, это еще полуфабрикат, в который специалист закладывает нужные параметры. Главное, что в любой момент их легко скорректировать – имея под рукой алгоритм, программист без труда оценит влияние изменения на работу системы. Но даже этого недостаточно – все калибровки необходимо привязывать к конкретному двигателю, ведь индивидуальный разброс параметров весьма велик (скажем, допуск на расход топлива через форсунку достигает 5%!). Поэтому чистовую отладку проводят на стенде. Можно работать и на дороге, но тогда комплект измерительной аппаратуры придется перенести в автомобиль. Итоги, как правило, впечатляют (с обычного вазовского мотора снимают чуть не 200 л.с.), однако ресурс двигателя катастрофически сокращается, а расход топлива столь же резко растет. Впрочем, приписывать достижение только чип-тюнингу несправедливо – ощутимый эффект здесь дает комплекс мер, включающий установку «горбатых» распредвалов, увеличение степени сжатия и т.д. Нужны ли столь радикальные переделки частнику – решайте сами.

СРЕДНЕЕ АРИФМЕТИЧЕСКОЕ

Мастерских, готовых довести до ума редакционную «десятку», в Москве оказалось более чем достаточно. Пообщавшись, мы разделили их на три условные категории. В первой обитают представи-

тели «чистого» бизнеса, чья цель – выудить из доверчиво-го клиента как можно больше денег. Здесь обещают улучшить все, что возможно, а остальное – оптимизировать. Технический уровень характеризует диалог:

– Чип-тюнинг дает увеличение крутящего момента двигателя!

– А прирост мощности?



Модульная конструкция (платы соединены «сэндвичем») специального тюнингового блока (слева) облегчает адаптацию к конкретному авто.

– А зачем? Хватит момента!

Нередко тут же скручивают электронные одометры, прикрываясь девизом: за ваши деньги – все, что угодно.

Вторые стараются инициативы не проявлять, следуя пожеланиям клиента. Хотите чип-тюнинг – сделаем! А что выйдет не так, не обессудьте – сами напросились! Устная реклама гарантирует полную идентичность эффекта и вложенных средств: потраченные 1500 рублей обернутся адекватными (?) ощущениями.

Третьи (а их оказалось немало!) честно предупреждают: перепрограммирование блока мало что дает – и предлагают несколько вариантов комплексных мероприятий (доработка впуска-выпуска, замена распредвалов и т.д.). Но это, сами понимаете, уже другая тема... □

Редакция благодарит компанию УРТ и лично Леонида Дрогайцева за помощь в подготовке материала.

ИНФОРМАЦИЯ К РАЗМЫШЛЕНИЮ

• Чип-тюнинг стандартного блока в большинстве случаев незаконен, так как базируется на несанкционированном использовании чужой информации.

• Даже самый умеренный чип-тюнинг лишает вас заводской гарантии. Вычислить доработанный блок легко по так называемой контрольной сумме.

• Не зная алгоритма работы системы, невозможно предсказать взаимовлияние всех параметров: улучшая одно, недолго угробить другое.

• Чистый чип-тюнинг (без комплексной доработки мотора) малоэффективен – прирост показателей ограничен несколькими процентами.

• Серьезный специалист обязательно привязывает программу к конкретному автомобилю, поскольку серийные моторы славятся значительным разбросом параметров.

Мораль, на наш взгляд, такова: бытовой чип-тюнинг принесет лишь моральное удовлетворение. И то, если повезет. Хочется большего – покупайте новый автомобиль или записывайтесь в спортсмены!

НАХЛОБУЧКА

Анатолий Вайсман

«Зачем ставят маслоотражательные колпачки, – спросил нас один клиент, – если пару втулка – клапан все равно надо смазывать?» Действительно, сухое трение здесь губительно. Вот только давайте «отделим мух от котлет». Расход масла через зазоры в этой паре может быть в сотни раз больше того, что нужен для смазки, а это приводит к угару масла в двигателе и значительным его потерям. Внешние признаки – сизый дымок выхлопа, жирная выпускная труба, масло на свечах, в том числе на резьбе. Вот почему расход масла сводят к минимуму, нахлобучив на верхушки направляющих втулок клапанов сальники или, как их называют, маслоотражательные колпачки. Сразу заметим: если клапан явно болтается в разбитой направляющей втулке, то и от лучшего колпачка толку мало. В старом моторе мы чаще всего видим сразу две беды – стержни клапанов и втулки изношены, а колпачки задубели. В контакте с горячими деталями и агрессивной средой некоторые сорта резины быстро старятся, теряют эластичность. Реагируя с серой, присутствующей в масле, суррогатные колпачки постепенно превращаются из резиновых в эбонитовые – этакие «сухарики», на языке ремонтников. Тут уж ничего, кроме их замены, предложить нельзя, а эта работа довольно трудоемкая и дорогая.

А теперь от теории к практике. До середины 80-х годов на двигателях ВАЗ применялись в основном колпачки Балаковского завода РТИ, изредка – зарубежные. Балаковские изделия редко служили сверх гарантийного срока, так что менять колпачки умел почти каждый. Более теплонапряженные моторы «восьмого» семейства получили колпачки уже из термостойкого фторкаучука. Но это была эпоха дефицита... Сменивший ее «дикий» рынок принес свои проблемы. Одна из них – лавина подделок. Их навалом даже в солидных магазинах. Нередко человек понимает, что его надули, лишь после того, как колпачки начнут свою недолгую и бесславную службу.

Отличить фирменный колпачок от подделки порой очень непросто – приходится внимательно изучать образцы под лупой. Нечеткие надписи, неровные, с заусенцами рабочие кромки, перекошенный корпус – все это фирменным изделиям несвойственно. Бывает, что рабочих кромок – заостренных, с ровными фасками – вообще нет. Ясно, что снимать масло со стержней клапанов такие не могут.

Нередко подделку выдает посадочный размер h (см. рис. 1). Колпачок, у которого этот размер меньше 6 мм, при посадке до упора (нижней кромкой корпуса в головку блока) может просто порваться. Так что при покупке штангель пригодится.

Полно на рынке и колпачков, которые подделками не назовешь, но с ними порой ничуть не меньше проблем. Это нетрадиционные конструкции уже наших изобретателей (фото 1). Общее у них одно – службу несут либо вовсе плохо, либо уж очень недолго. Стоило ли велосипед изобретать?!

Мой принцип: ставить на двигатель то, что заслуживает доверия. На фото 2 – колпачок Кирово-Чепецкого завода, поставщика продукции ВАЗу. Оценка самая что ни на есть положительная. Но будьте начеку – их тоже подделывают.

На фото 3 – образцовые, на мой взгляд, колпачки Victor Reinz из Германии, применяемые «Ауди» и «Фольксвагеном». Великолепно отформованная, с глянцевой поверхностью рабочая кромка, идеально подобранные геометрические показатели, хорошая опорная поверхность для монтажной оправки. Сколько их ни ставили клиентам, с рек-



1 Такой колпачок выглядит оригинально, но со своей задачей не справляется.



2 Колпачок Кирово-Чепецкого завода – поставщика АВТОВАЗа.



3 Один из лучших зарубежных колпачков на нашем рынке – Victor Reinz, Германия.

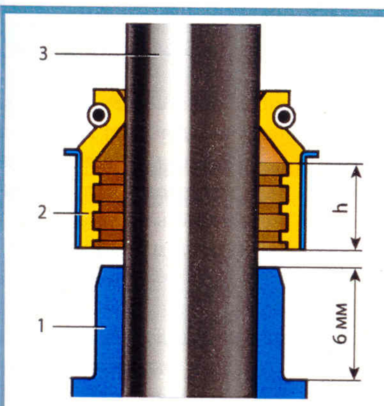


Рис. 1. Низкий колпачок может при монтаже порваться: 1 – направляющая втулка; 2 – колпачок; 3 – стержень клапана; h – посадочная высота.

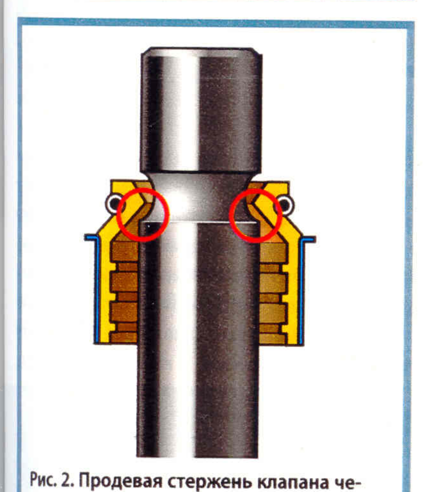


Рис. 2. Продевая стержень клапана через колпачок, берегите рабочую кромку!

ламацией никто не возвращался. Только не путайте их с такими же зелеными, однако сделанными неизвестно кем и из чего!

Многие считают, что монтировать колпачки – дело нехитрое. Однажды приехал к нам владелец ВАЗ-2108 с жалобой: слетает со своего места колпачок пятого клапана, надоело ремонтировать! Найти причину помог опыт. На «восьмом» моторе колпачки упрятаны глубоко – недочеты монтажа глазу недоступны. А «просаженные» направляющие втулки на моторах ВАЗа нет-нет да попадаются. Колпачок, едва посаженный на такую втулку, внизу упирается в чашку пружин – и вибрации сбрасывают его с втулки. Как быть? Не менять же втулку! Поступили проще и для клиента дешевле. Расточили отверстие в чашке – колпачок сел ниже, и дело с концом! На остальных функциях узла доработка не сказывается.

А вот еще несколько нюансов. При всей внешней простоте работы монтаж колпачка требует умения. Начинающий мастер может посадить его на втулку с перекосом и испортить. Причины самые разные. Например, нельзя в качестве оправки применять любой похожий предмет. Некоторые сажают колпачки ключом-головкой «на 13» – и еще этим хвастают. Между тем требования к настоящей оправке довольно жесткие. Она должна центрироваться только по стержню клапана, причем с минимальным зазором, чтобы исключить перекос. Оправки продаются в магазинах – покупайте длинную, не меньше 200 мм. Ею удобней работать, да и масса ее на пользу делу – удар получается более мягкий. Здесь, замечу, важно не переборщить – не плющить колпачок в «бочку», иначе он либо порвется, либо держаться не будет.

Встречаются на рынке колпачки с пружинками, несколько выступающими за контуры корпуса, из-за чего оправка может их повредить. В этом случае монтируем колпачок без пружинки, а надеваем ее позже. Правда, этот совет – на крайний случай. Лучше не покупать такие колпачки, чтобы избежать осложнений!

Еще одна «тайна»: частенько неаккуратные мастера забывают о том, что края канавки под сухарики на стержне клапана (см. рис. 2) острые. Грубо протаскивая через них колпачок, легко повредить его рабочую кромку, особенно если он еще и плохо смазан. В фирменный набор колпачков часто входят защитные направляющие для монтажа

А в заключение – о главном. Самая трудная задача все-таки не посадить колпачок, а... правильно снять старый. Даже на моторах «классики», где доступ к колпачкам прост, хозяева частенько отламывают верхнюю часть втулки, грубо сдирая колпачок плоскогубцами. Парочка отверток – вернее, но неопытного и они могут подвести. А ведь есть в продаже вполне надежные съемники – например, ударные. Есть и специальные клещи. Как мы уже говорили, колпачок двигателя переднеприводной «Лады» прячется глубоко в колодце – и его без съемника никак не удалить. Некоторые умельцы издавна переделывали пассатижи в подобные съемники – к обточенным под размер губкам приваривали полукольца и т. п. Но при сегодняшнем выборе инструментов на рынке городить самоделку вряд ли стоит. □

РОМАНТИКА НОЧНЫХ ПОЛЕТОВ

Геннадий Непряжин

Больше всего сведений об окружающем мире дает нам зрение. Не дай бог, чтобы безлунной ночью на машине погас свет, тогда и по знакомой дороге ехать жутковато! Вот почему всевозможные фары, прожекторы, фонари присутствуют на всяком транспортном средстве – морском, воздушном, сухопутном. На автомобиле свой перечень осветительных приборов, причем у каждого свое назначение и возможности. Поговорим о том, как правильно пользоваться приборами, обслуживать их и поддерживать в исправности.

Начнем с габаритных фонарей. Назначение понятно из названия: в условиях недостаточной видимости обозначить габариты транспортного средства, например, едущего навстречу, обгоняемого, вставшего на обочине, чтобы свести к минимуму вероятность аварии. Эти фонари призваны четко информировать других водителей, поэтому задние должны быть красного цвета, передние – белого. Но в России чего только не бывает! Сообщения с мест о машинах ГИБДД (!) с голубыми габаритками мы уже получали... Вот вам и Закон.

Некоторые водители «дальнобоев» и автобусов столь фанатично влюблены в свои машины, что превращают их в новогодние елки. Красиво, ярко! Но порой трудно отличить КамАЗ от колхозного комбайна. Помните анекдот насчет «Оки» с широко расставленными фарами? Встречный шофер принял ее за двух баловников-мотоциклистов и проехал между ними!

Габаритные лампы маломощные – иногда меньше 5 Вт. Ночью этого достаточно. Но только не в тумане! Если на машине есть противотуманный свет – включайте. А нет – хотя бы «ближний». Особенно коварен плотный туман днем. Подсвеченный небом, он начисто убивает слабый свет габаритных ламп. В такой ситуации довольно рискованно останавливаться на узкой обочине – убирайте машину от дороги подальше.

Весьма непросты требования к стоп-сигналам и указателям поворота. Они должны быть хорошо видны, даже если ярко освещены прямыми солнечными лучами, отражающимися от рассеивателя. На деле это требование не всегда легко удовлетворить даже с мощными лампами по 21 Вт. Двухнитевые лампы (5 Вт + 21 Вт) недопустимо вставлять в патрон наоборот. Некоторые ухитряются это сделать. Результат – слабенький стоп-сигнал и... оплавленные от постоянного перегрева мощной габариткой пластмассовые детали.

Рассеиватель – предмет тщательной доводки. Он должен пропустить внутрь солнечные лучи, по возможности не дав им отразиться, тогда слишком мощная лампа не потребуется. Но благостную картину может легко нарушить обыкновенная пыль внутри фонаря или грязь, царапины снаружи! Хочешь не хочешь, эти ответственные фонари нуждаются в периодической чистке. И, конечно, нельзя заменять их лампы маломощными. На современных автомобилях они дополнены повторителями. Работа указателей поворота дублируется фонариками на передних крыльях (фото 1), а дополнительные «стопы» автозаводы любят размещать на бутафорских (иначе не скажешь) «антикрыльях» и «спойлерах».

Задние противотуманные фонари всегда должны быть наготове. Их лампы достаточно мощные, не менее 21 Вт. Причина очевидна. Конечно, включать их где ни попадя не стоит, дабы не слепить едущих сзади. Их стихия – туман, дым, снегопад...

Противотуманные фары на многих авто до сих пор не стали штатными – при желании владельцы ставят их сами. У них особый луч – очень широкий, но сжатый по вертикали. Однако этого мало. Противотуманка должна быть размещена невысоко (обычно ниже бампера, фото 1), с тем чтобы светить под туман. Только тогда и будет толк! Но расплата почти неизбежна – если рассеиватель окатит водой из лужи, он может расколоться.

Не забудем и о фонарях заднего хода. Многие сетуют на то, что ночью с ними почти ничего не видно. Отсюда великий соблазн поставить светильники помощней, что и сделал один из читателей. Результат запрещенной переделки превзошел ожидания. В ночной мгле понадобилось сдать машину назад, а оттуда, как на грех, приближалась дамочка на дорогущей «Тойоте»... Увидав, что ей в лоб мчатся чьи-то «фары», вмиг свернула под откос. Скандал...

Короче, свет – ответственная штука. Вы скажете: кто же станет спорить? Во-первых, люди, смело «рассекающие» в темноте с включенными габаритками (в том числе призрачными голубыми). Можно лишь удивляться количеству недоумков с кошачьим зрением, а вот встречаться с ними на шоссе



1 Современная блок-фара (ближний и дальний свет, габаритный свет, указатель поворота). Ниже – противотуманная фара, на крыле – повторитель указателя поворота.



2 Задний фонарь «восьмого» семейства: слева направо – «стоп», свет заднего хода и катафот, совмещенный противотуманный свет (большая линза, 21 Вт) и габаритный свет 5 Вт, указатель поворота.

ПАМЯТКА ВОДИТЕЛЮ

С горячими фонарями, фарами надо правильно обращаться. Во-первых, не стоит прикасаться к долго горящей фаре голой рукой – обожжетесь! Во-вторых, не пытайтесь мыть горячую, стекло может треснуть. Пластмассовые рассеиватели более стойки, но даже их терпение имеет границы – повторяющиеся циклы нагрева-остывания закончатся трещинами.

Еще одно правило: нельзя чистить пластмассовые рассеиватели органическими растворителями, включая бензин – порой он, при кажущейся «мягкости», все-таки разъедает рассеиватели. Ацетоном же или дихлорэтаном можно испортить дорогостоящий фонарь или фару в одно касание. Восстановить глянец далеко не просто (ЗР, 2003, № 9, с. 234). Растворители скорей уместны для чистки ламп. Если же колба просто захватана жирными пальцами, ее можно мыть даже мылом. В полевых условиях сгодится и слюна – она растворит жировую пленку. Чистота колбы наиболее важна для галогенных ламп, которые нагреваются очень сильно. Известны случаи, когда грязная колба при первом же включении света трескалась или оплавлялась!



Рис. 1. Сравнение ближнего света головной фары (1) и луча противотуманной фары (2).



Рис. 2. Водитель А – на автомобиле с европейскими фарами, водитель Б – на праворульной «японке».

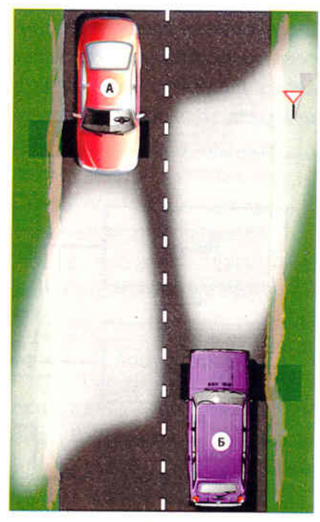


Рис. 3. У обоих водителей правильный ближний свет. В этом случае реальная зона видимости намного больше.

ОПАСАЙТЕСЬ ХАЛТУРЫ

Не стоит оснащать фары более мощными лампами, чем положено. Зачастую такая продукция попадает в Россию от сомнительных производителей, а потому лампа заявленной мощностью 90–100 Вт не обязательно будет светить лучше 60-ваттной, а вот тепла выделяет значительно больше. С перегретого рефлектора нередко сползает слой амальгамы – и фаре конец, если ее не пришлось заменить раньше из-за треснувшего от перегрева стекла. Страдает амальгама и от коррозии. Те, кто ездит зимой, не должны этому удивляться. Если одна из фар светит «не так», первым делом проверьте лампу. Увы, «кривых» нынче на рынке полно. Поменяйте их местами, сравните...

– увольте. Во-вторых, «озабоченные» модой владельцы российских авто, которым их невзрачные светильники кажутся неоправданно яркими. Их безжалостно затеняют.

Особый контингент – владельцы праворульных авто (рис. 2). Логика железная: свет японский – значит, самый лучший, если даже вас ослепляет. Менять фары на европейские (рис. 3) не всегда возможно, да и накладно.

Качество российской светотехники порой удручает. Лампы легко теряют контакт, а как его восстановить, похоже, никому не известно. Кроме того, светильники очень чувствительны к коррозии электрических соединений. Если в такт с включенным указателем поворота помаргивают «стопы» или габаритки – зачищайте контакты!

В духе времени «десятку» снабдили мудреной системой, на ходу информирующей водителя о погасшей лампе. Не лучше ли было потратиться на более надежные контакты фонарей? □

ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИЕ

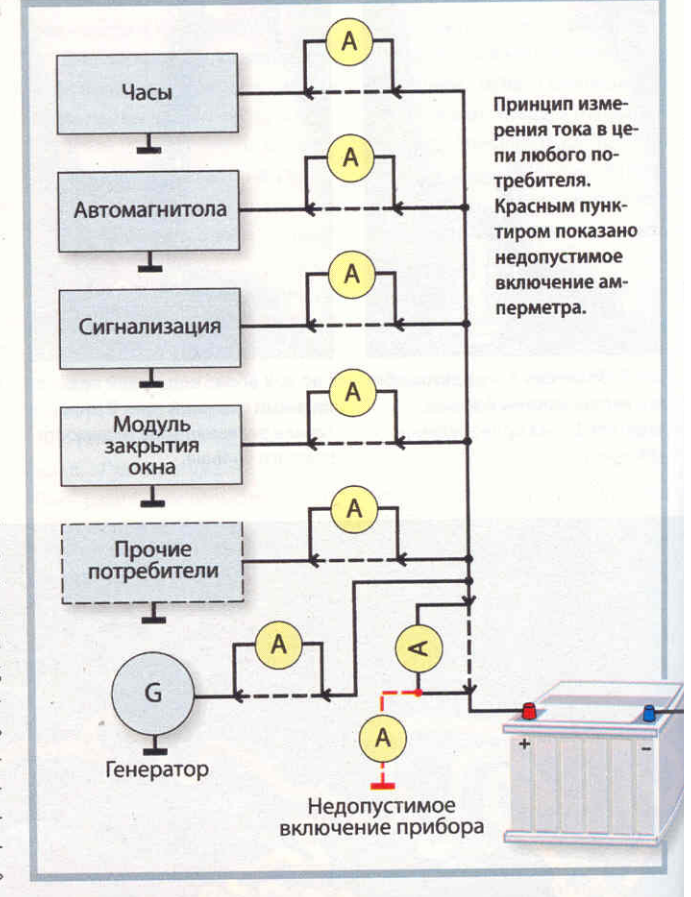
Геннадий Непряжин

Бывает, машину, простоявшую даже короткую летнюю ночь, наутро не завести. Еще больше риск, если автомобиль отдыхал неделю, две... Одна из самых банальных причин испорченного настроения – почему-то разрядившаяся аккумуляторная батарея. Но как это могло произойти, если автомобиль по всем признакам исправен – таким и был припаркован? Более того, представьте, что батарея новая – ее заменили пару месяцев назад... Что делать? Слава богу, сосед по стоянке помог – от его машины «прикурили». После этого наш герой весь день колесил по делам службы, а вечером на стоянке снял с батареи клемму. Неделю спустя вернулся к машине, надел клемму... И мотор завелся как ни в чем не бывало!

Фантастика? Да ничего похожего! Конечно, кто-то из «продвинутых» скажет, что батарея в тот раз скорей всего села из-за того, что легкомысленный хозяин забыл выключить, например, стояночный свет. Увы, не угадали! Все, что питается через замок зажигания, клавиши, кнопки на панели приборов или консоли, было отключено. Покидая машину, всякий внимательный хозяин за этим следит. Но действительно ли обесточиваются все цепи? Оказывается, нет. На современном автомобиле это можно гарантировать только отключением батареи. Да и то сказать... Известно такое явление, как саморазряд батареи. Тут и отключение клеммы не поможет. Но наша нынешняя беседа о других утечках. На автомобиле постоянно включены контроллер системы впрыска (блок управления), часы, сигнализация. Как правило, напрямую подают питание на магнитолу, модуль подъема стекол дверей. Иногда к ним добавляются и другие потребители. Порой – вопреки воле владельца, не заметившего неисправность.

Примерная схема включения этих потребителей тока – на рисунке. У всех – постоянный «плюс» – попробуйте, например, отключить клемму батареи, если автомобиль под охраной сигнализации! Ну а если клемма была-таки снята, то перед следующей поездкой придется заново настраивать приемник, часы, а контроллер будет вынужден «самообучиться». Ясно, что и популярный лет двадцать назад выключатель «массы» принципиально ничего не изменит.

Если есть основания подозревать, что батарея на стоянке разряжается слишком быстро, хотя претензий к ее состоянию нет, то здесь полезно помнить, что суммарная сила тока утечек, о которых мы здесь говорим, должна быть – с некоторым запасом – не выше 60 мА. Охранная сигнализация обычно потребляет около 20–25 мА, память контроллера системы впрыска – 5 мА, память магнитолы – 3 мА и т.д. Просуммировав все эти потери,



Принцип измерения тока в цепи любого потребителя. Красным пунктиром показано недопустимое включение амперметра.



Ток утечек 520 мА – включены салонный свет и лампа в «бардачке».



Нормальный ток утечек (контроллер, магнитола...).

САМОРАЗРЯД

...Вместо желанного июльского отпуска пришлось лететь в длительную командировку. «Ладно, пусть «десятка», уже не новая, отдохнет в ракушке!» – утешил себя инженер А., на всякий случай сняв с аккумулятора плюсовую клемму. Месяц среди айсбергов пролетел быстро, но когда наш герой вернулся домой и попробовал завести машину, стало ясно, что старый аккумулятор «посажен» до нуля. Вот когда А. вспомнил, что такое саморазряд батареи! Это явление свойственно даже вполне исправной. Напомним, что плюсовой и минусовой выводы батареи можно соединить в электрическую цепь, не очистив вовремя ее поверхность от грязи, пропитанной электролитом. Помимо этого внутри батареи (в основном «благодаря» посторонним включениям в активной массе пластин и в электролите) идут реакции, опять-таки ведущие к саморазряду. Они ускоряются, если автомобиль «жарится» под летним солнцем, в том числе в металлическом гараже. Ежедневно батарея может терять больше одного процента емкости!

можно в итоге получить 25–40 мА. С такими затратами тока аккумулятор безбедно служит несколько лет, не подводя хозяина.

Но вот живой пример: на автомобиле нашего коллеги обнаружили большую, около 180 мА, утечку тока… Поиск привел к лампочке в багажнике, на которой «плюс» есть всегда, а «минус» управляется концевым выключателем. Он-то и подвел: лампа светила все время, но она спрятана в багажнике – и хозяин об этой неприятности долго не знал. После замены концевика ток утечек упал до 35 мА.

Тот, кто не стеснен в средствах, легко может купить ультрамодный аккумулятор, самый что ни на есть фирменный стартер, дорогие свечи и т.п. Но если утечки тока, когда машина не работает, неоправданно велики, то проблемы не заставят себя ждать. Как и чем измерить эти утечки?

Понадобится тестер, способный измерять ток до 10 А - желательно цифровой. Стоит он примерно 300 руб. Надо ли напоминать, что силу тока измеряют, включив тестер или амперметр в разрыв электрической цепи? Конечно, сказанное не означает, что «в исследовательских целях» мы режем провод! В любой цепи можно найти разъем, клеммы, гайки и т.п., расстыковать ее – и включить измерительный прибор, как показано на рисунке и фотоснимках. Заметим, что на фото 1 тестер показывает недопустимо большую утечку – 520 мА (ее сымитировали, включив плафон и лампочку в «бардачке»). На втором фото эти потребители выключены, ток утечки – всего 10 мА (контроллер, магнитола, модуль управления стеклами дверей). Кстати, если надо проверить «аппетит» сигнализации, то показания тестера рекомендуется считывать не раньше чем через минуту после постановки автомобиля на охрану. Таковы особенности этих систем.

И последнее. Не спешите включать тестер (амперметр) куда попало! В отличие от вольтметра, он не приспособлен к таким «шуткам». Пример неверного включения – на рисунке (цепь, показанная красным пунктиром): через амперметр плюс батареи без нагрузки соединили с «массой», а это – короткое замыкание. К счастью, в приборе есть собственный предохранитель. □

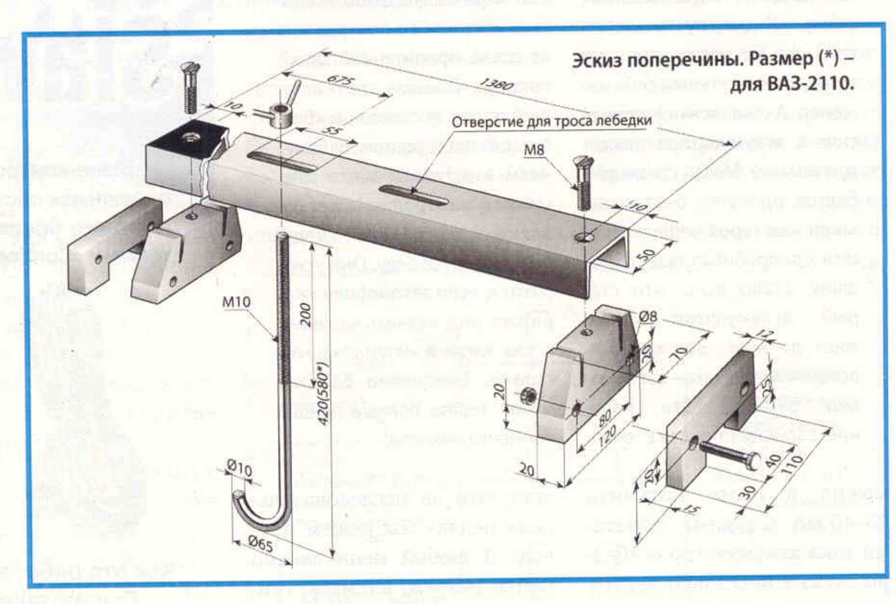
ТИХО САМ С СОБОЮ...

Борис Ездаков

Замена сцепления на переднеприводных ВАЗах – для гаражного умельца задача не из простых. Подъемника-то нет! Смотровая канава – не альтернатива подъемнику, многие операции она, конечно, позволяет выполнять, но об удобствах речи нет. Сюда трудно подлезть, туда непросто дотянуться... В некоторых гаражах можно обнаружить лебедки, тали – правда, для работы с ними, как правило, надо предварительно снять мешающий делу капот. Но чтобы заменить сцепление на «Самаре» или «десятке», придется сначала отсоединить коробку передач. Как это сделать, не затратив лишних сил и времени и ничего не повредив? Поговорим о машине с восьмиклапанным двигателем. Последний при снятии коробки остается всего на одной опоре вместо трех, причем должен быть немного (миллиметров на 50) опущен и в этом положении зафиксирован. Сделать это несложно, что мы и покажем. Оставшаяся опора достаточно эластична и перемещению двигателя в указанных пределах не мешает. А другую точку опоры, временную – создадим сами.

В заводском перечне специального инструмента и оснастки, применяемых при ремонте автомобиля, числится так называемая поперечина для вывешивания двигателя – ее номер 67.7820.9514. Серьезный недостаток фирменной технологии в том, что мастеру при работе нужен помощник. Но что нам мешает ее доработать?

Поперечина, которой пользуется автор, – из швеллера 50 мм (см. рис. и фото 1). Она позволяет не только вывешивать в нужном положении двигатель, но и опускать-поднимать, по необходимости, коробку передач, действуя в одиночку.



Для того чтобы двигатель, оставленный на одной левой опоре, занял правильное положение, поддерживаем его при помощи длинной шпильки с резьбой М10 и гайкой-барашком (на фото – красного цвета). Усилие довольно большое, поэтому плечи самодельного барашка по 80 мм. Нижний конец этой шпильки изогнут крючком – его цепляем за выпускной коллектор в зоне четвертого цилиндра.

Обращаю ваше внимание на то, что данное приспособление пригодно для работы как с «самарами», так и с восьмиклапанными «десятками». Правда, в первом случае поперечина на обоих концах имеет трапециевидные опоры (на фото – желтые), а во втором – привернутые дополнительные переходники (на рисунке и фото 3 они П-образные). Материал тех и других опор – не обязательно металл: сгодятся текстолит, винипласт и т. п. Кроме этого, для «десятки» нужна более длинная шпилька (580 мм вместо 420 мм). На «Самаре» такая неудобна – у нее слишком длинная резьбовая часть. Ведь шпильку приходится просовывать в прорезь поперечины, а потом еще долго навертывать барашек, выбирая слабину.

На поперечине закреплена небольшая лебедка. Присоединительные размеры, способы крепления не указываю – скорее всего, у вашей лебедки будут какие-то отличия. Важно одно – чтобы она правильно работала. В моем варианте трос лебедки через скобу крепится к шпильке коробки передач рядом с маслозаливным отверстием, благо гайка там имеется! На фото 2 вы видите, что трос, обогнув ролик лебедки и натянувшись, будет перемещать коробку вертикально, что, собственно, и требуется. □


1

Приспособление к работе готово.


2

В роли помощника – лебедка.


3

Опоры-переходники для ВАЗ-2110.

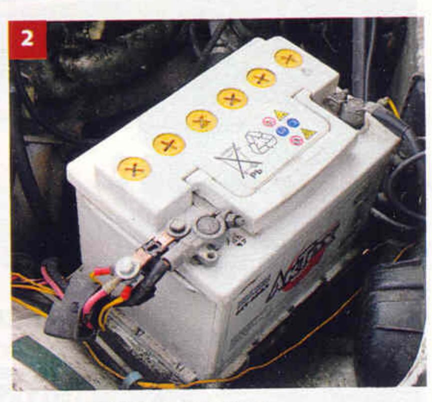
ЗНАЛ БЫ ПРИКУП...

Евгений Михалкевич

«Девятка» только остановилась у светофора, как вдруг из-под капота повалил ядовитый дым. Хозяин, хотя внутренне запаниковал, поступил верно: выключил зажигание, выскочил из машины, открыл капот и сдернул клемму с АКБ. Правда, к этому времени уже жарко горел под капотом один из жгутов проводки, капал расплавленный хлорвинил, но костру не было суждено перерасти в пожар. Хозяин погасил его, даже не обжегшись, вот только вонючим дымом надышался... Когда от сердца отлегло, приступил к детальному осмотру и вскоре понял, насколько обширны повреждения. Мало того, что горящие провода замкнулись между собой. Погиб и монтажный блок, где некоторые разъемы оплавились так, что провода не отстыковать. На фото 1 – «шкварки», оставшиеся от проводов: тот, что вверху, идет на клемму 61 генератора, нижний – на клемму 30.

Но что же послужило причиной печального происшествия? Мы нашли ее, сняв генератор. Один из диодов выпрямителя отпаялся и повис на проводе. Достаточно случайного контакта с «массой» – и вот вам костер. Но вы спросите: зачем тогда предохранители?


Провода после короткого замыкания.


Встроенный предохранитель.

Увы, на автомобилях ВАЗ по сей день сохранились электрические цепи, у которых такой защиты нет. И если бы речь была только о самой «силовой» цепи – стартерной! Конечно, ток в ней, в зависимости от нагрузки, достигает сотен ампер, но эту цепь предохранителем не защищают. Одни считают, что здесь трудно предусмотреть необходимый предохранитель (хотя почему, собственно?). Другие – что исправный мотор обычно заводится с полуоборота и возможность замыкания якобы ничтожна. Третьи ссылаются на традиции. Но пока отставим стартер! Остальные-то цепи обезопасить от замыканий можно и даже нужно – ведь многие из них постоянно находятся под напряжением, что повышает вероятность короткого замыкания – не сегодня, так через год. На рисунке – типичная схема соединений генератора с АКБ и монтажным блоком на российских автомобилях. «Коротнуть» эти провода могут запросто. Наш случай с отпаявшимся диодом в сущности не очень типичен – такое бывает редко, а вот когда провисший провод (следствие спешного ремонта) «прикипает» к горячей выхлопной трубе – это закономерность.

Обезопасим же эту цепь! В разрыв провода, связывающего клемму 30 генератора с «плюсом», можно поставить предохранитель с запасом «прочности» процентов 10–15 по отношению к максимальному току отдачи генератора. Например, для 55-амперного генератора вполне хватит предохранителя на 60 А. Результат – на фото 2. Мы показали доработку электрической цепи «генератор–батарея» на примере ВАЗ-2105. Это возможно на любом автомобиле, не имеющем подобной защиты. Но, например, на ВАЗ-2110 генератор 94.3701 способен отдавать ток до 80 А – значит, понадобится предохранитель примерно на 100 А.

Велосипеда не изобрели – на многих иномарках такие предохранители штатные, на родных «волгах» тоже. На функциях аккумулятора нововведение никак не сказалось. Ну а самих предохранителей (любых номиналов) в продаже полно – ставьте, желающие! Но любопытно знать: почему этого не делает АВТОВАЗ?

Небрежно проложенные провода – распространенная ошибка начинающего ремонтника. А иные «рационализаторы» сознательно отказываются от штатных креплений – хомутов, зажимов, эластичных «застежек» и т. п. Провода, зажив своей жизнью, ломаются от вибраций или попадают в работающие механизмы или на нагретые поверхности.



Фрагмент электрической цепи генератор – АКБ автомобилей «Жигули».

На заводе компании Canadian Car and Foundry женщины паяют кабели для самолетов, 1945 год.

ВОЛШЕБНАЯ ЛАМПА АЛАДДИНА

Анатолий Сухов

Человек научился паять более пяти тысяч лет назад, но пути этой технологии оказались столь неисповедимы, что предсказать все сферы ее применения даже в ближайшем будущем, пожалуй, никому не под силу. Посудите сами, как много переменилось лишь за прошедшее столетие: вместе с медной посудой исчезли лудильщики, вслед за ними – паяльные лампы, зато почти в каждом доме появился электропаяльник, а на заводах – роботы, плодящие хитросплетения многослойных плат – для игрушек, автомобилей, космических кораблей. Началось же все... с искусства.

ОТ ИСКУССТВА К РЕМЕСЛУ

Одним из первых металлов, которые люди научились выделять и обрабатывать, стало олово. Открытие его сплава с медью дало огромный толчок металлообработке: начался бронзовый век. И уже около 3000–3500 лет до Рождества Христова в Египте и Вавилоне олово стали применять для пайки медных и бронзовых изделий (паяльники грели на жаровнях). Долгое время это занятие оставалось уделом скульпторов и ювелиров, пока греки, этруски и римляне около 2000 года до Р.Х. не приспособили пайку для изготовления инструментов, утвари и оружия. В это же время начинаются эксперименты со свинцовыми сплавами – этот металл уже был в ходу (например, около 1400 года до Р.Х. носовую часть кораблей защищали свинцовой оболочкой, прибитой медными гвоздями).



Пайка с наддувом через конусную трубку известна с XIII века. Реставраторы используют ее до сих пор.

После нашествий варваров, к VI веку многие технологии были утрачены, но пайка прочно вошла в быт как ремонтная технология, а несколько столетий спустя пригодилась при постройке соборов – в частности, для изготовления витражей.

КУРЕНИЕ ДЛЯ ПОЛЬЗЫ ДЕЛА

Техника пайки с наддувом упоминается в европейской истории с XIII века: рабочий через сужающуюся трубку («февку» или «фифку») дул на фитиль свечи или масляной лампы, при этом температура пламени превышала 600°С. Любопытно, что подобную технику использовали вплоть до прошлого столетия, ко-



В 1892 г. швед Франц Вильгельм Линдквист (Franz Wilhelm Lindkvist) создал бессажевую керосиновую горелку и основал фирму Primus. На фото – одна из первых паяльных ламп Primus. Надписи на резервуаре – на пяти европейских языках, в том числе по-русски.





Паяльная лампа Отто Бернца (Otto Bernz), изготовлена в США (Ньюарк), начало XX века.

«Современную» паяльную лампу изобрел швед Карл Ричард Нюберг (Carl Richard Nyberg) в 1882 году. С помощью своего компаньона Макса Зиверта (Max Sievert) в 90-х годах позапрошлого века он развернул производство. В 1922 году управление перешло к Зиверту. На фото – паяльная лампа Max Sievert, 1-я пол. XX века.



Горелка Max Sievert начала XX века. Рядом с клеймом фирмы – отверстия для крепления паяльника; горелка позволяла поддерживать оптимальную температуру жала.



Паяльная лампа TORRID, изготовлена в США (Чикаго). Конструкция предельно проста: нет приспособления для розжига, предохранительного клапана, регулировки расхода воздуха. Зато дно резервуара выполнено как удобная воронка для заправки топливом.



Паяльник «молоткового» типа нагревали на углях или пламени горелки.

гда в ходу уже были настоящие паяльные лампы. Опытные мастера утверждали, что с февкой удобнее дозировать наддув, а значит, регулировать температуру процесса. Вместо свечи же лучше подходит пучок тростника, обернутый просаленной бумагой. Вообще, натуральные материалы были в ходу у паяльщиков и лудильщиков: так, свинцовые трубы паяли в пламени спиртовой лампы, на стеариновом флюсе, а разглаживали шов (чтобы уплотнить его и придать нужную форму) просаленной кожей. Иногда применяли бумагу или дерево, но кожа была гораздо удобнее и давала отличный результат. Нередко посредством пайки придавали нужный рельеф сложной поверхности (по такой технологии «выводили» кузова многих автомобилей: прятали швы и огрехи штамповки). В труднодоступных местах орудовали паяльной лампой и льняной тряпочкой (так называемая тиковая пайка).

Распространенный припой – «третник» состоял из 13 частей олова и 7 частей свинца, плавился при 181°C и подходил для соединения большинства распространенных металлов и сплавов, кроме алюминиевых. А «припой Вильгельма», разделенный на 50 частей по 10 граммов и с мерной линейкой на конце, позволял точно отмерять его количество.

Работа паяльщика и лудильщика считалась нелегкой. Инструкции предписывали «никогда не ходить на работу голодным», но полагали курение на рабочем месте «полезным». Почему – неизвестно: то ли легкие лучше тренируются, то ли рабочие больше отдыхают…

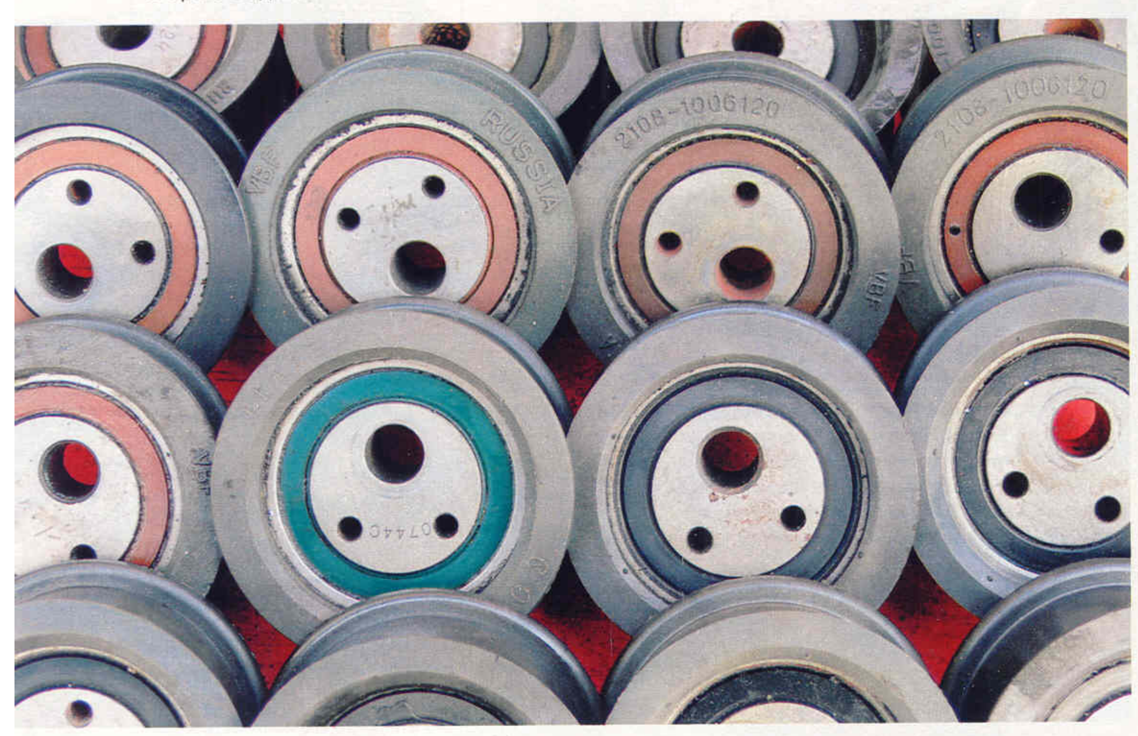
Пайка была востребована не только в инструментальном производстве. Например, в 1901 году на Камчатке фунтовые банки рыбных консервов запаивали, прокатывая их по желобу, где бензиновыми горелками плавили олово. После проварки банки протыкали для удаления воздуха и моментально вновь запаивали каплей олова – ювелирная работа.

В 1921 году немецкий инженер Эрнст Сакс запатентовал промышленный электропаяльник «молоткового» типа (паяльный «топорик»), который быстро вытеснил из производства горелки на жидком топливе. Последние выжили лишь благодаря портативности, но сегодня и им на смену идут газовые паяльники – более компактные и удобные. Однако старые лампы пока рано списывать в утиль: бензин и керосин по-прежнему остаются одними из самых доступных топлив на Земле. □

Благодарим ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ (Москва) и МУЗЕЙ ИНСТРУМЕНТА (Санкт-Петербург) за помощь в подготовке материала.

СЕКРЕТ ФОРМЫ

Борис Ездаков



1

Хорош был двухрядный подшипник.

Проверяем геометрию рабочей части.



2

«Ну, зачастили! – упрекнет нас недовольный владелец новой иномарки. – Сколько можно о каких-то роликах!» А вот для владельцев вазовских машин эта тема не теряет актуальности. Если ремень привода ГРМ сползает к краю (бортику) ролика, то ремню в скором времени конец. Но зачем вообще нужны бортики, если ситуацию они не исправляют? Законный вопрос! Как и другие авторы, я с ностальгией вспоминаю ВАЗ-2105, первый из вазовских моторов с ременным приводом ГРМ – ролик там был стальной. Весьма точный – при окончательной обработке на заводе его шлифовали. Да и подшипник, что бы ни говорили защитники сегодняшней конструкции, был высокого качества, двухрядный. Знатоки не дадут соврать: если ремень при установке ложился на середину ролика, то оставался там и через 10, и 20 тысяч километров. До появления современных роликов с пластмассовой беговой частью двухрядный подшипник надежно работал и на восьмиклапанных моторах переднеприводных ВАЗов (фото 1). Но, увы…

Недочеты нынешней конструкции для владельцев давно не секрет. Другое дело, что для производителей они оборачиваются достоинствами. Во-первых, однорядный подшипник наверняка гораздо дешевле двухрядного. Во-вторых, пластмасса скорей всего дешевле высококачественной стали – тем более что беговую дорожку получают горяченькой, прямо из пресс-формы, без последующей обработки и затрат! Дефекты, швы любой разглядит без приборов, но если ролик обеспечит предусмотренный гарантией ресурс ремня, то к его поставщику не придерешься – вот такое выгодное это ноу-хау. А в умах автолюбителей уже устоялось представление о ролике как о расходном элементе – меняй вместе с ремнем!

В моей гаражной коллекции множество роликов, забракованных по тем или

Рис. 1. Возможные дефекты рабочей части (размеры преувеличены): а – конусообразность; б – бочкообразность; в – радиальное биение.

а б б в

d1 d2 d1 d2 d1 d2 d3

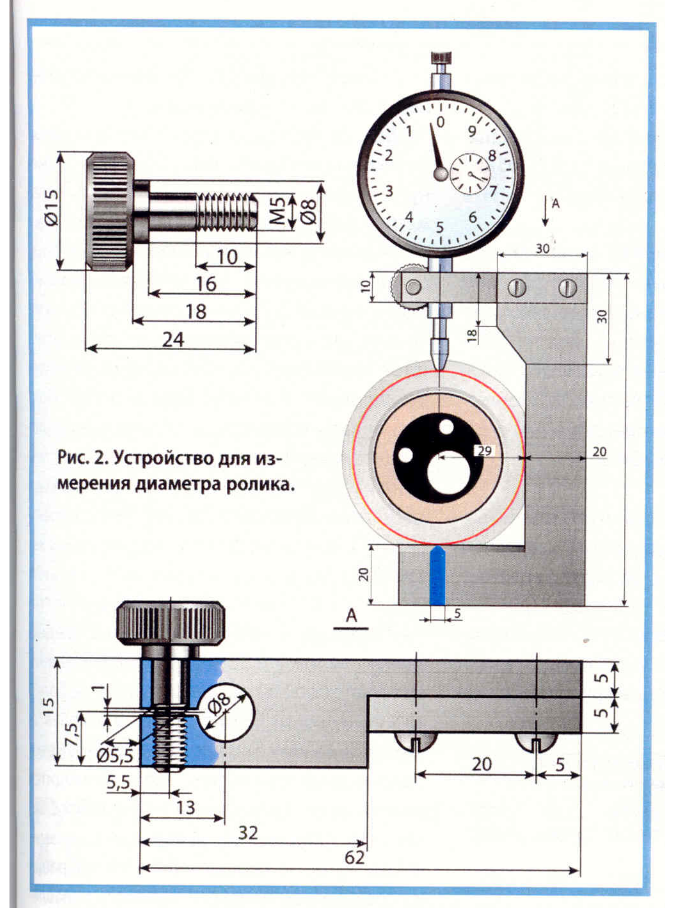


Рис. 2. Устройство для измерения диаметра ролика.

иным причинам. Маркировка впечатляет – тут и Италия, и Франция, и Германия! Но трудно отделаться от мысли, что все эти «фирмы» процветают где-то рядом – если не в Москве, то в Люберцах или Бронницах! Уж больно схожи «родимые пятна». По-моему, только вологодским роликам (ими ВАЗ и комплектует моторы) еще можно доверять.

Тщательно обмеряя детали, обнаружите разнообразные дефекты рабочей поверхности: овальность, конусообразность, бочкообразность, причем в разных сочетаниях (рис. 1). Мне в этом помогает измерительное устройство, показанное на рис. 2 и фото 2. Главная беда – конусообразность рабочей поверхности. Если разница диаметров d_1 и d_2 выше 0,1 мм, такой ролик с легким сердцем возвращаю продавцу.

Любопытно, больше нареканий на широкие ролики для 16-клапанного мотора. У них тот же подшипник, что у узких – значит, пластмассовая шина дальше выдается за его края. И, видимо, заметней усаживается в размерах при остывании. Дефекты некоторых роликов, особенно бочкообразность, часто видны невооруженным глазом.

С подшипниками поступаю просто: если уже в новом ощущается люфт, оставляю его продавцу. Под действием усилия от ремня ролик будет перекашиваться и «сгонять» ремень подобно конусообразному.

Что касается радиального биения (рис. 1, в), то стараюсь подобрать минимальное.

Такой строгий подход избавляет от конфликтов с обратившимися ко мне автовладельцами и необходимости в корректирующих операциях, о которых говорилось в некоторых публикациях. Если родные детали работали нормально, то прочие факторы риска, вроде перекошенной помпы, исключены. □

На ВАЗе:

СЕРГЕЙ МОХНАТКИН бюро доводки ходовых качеств и шин (1)
ИВАН ГОЛОВИН отдел дорожных испытаний и доводки автомобилей (2)
МИХАИЛ ЛЕДЯЕВ бюро доводки автомобилей повышенной проходимости (3)



1. Покрышки с какими скоростными индексами завод ВАЗ разрешает устанавливать на переднеприводные автомобили?

Переднеприводные автомобили «Лада-Самара», «Лада-Калина» и «Лада-110», 111, 112, ныне сходящие с конвейера, комплектуются покрышками следующих размерностей и характеристик:

1. Модели и модификации с восьмиклапанными двигателями – 175/70R13 с индексами скорости «Т» (максимально допустимая скорость 190 км/ч) или «Н» (210 км/ч).

2. Модели и модификации с шестнадцатиклапанными двигателями – 175/65R14 или 185/60R14 с индексом скорости «Н» – 210 км/ч.

Владельцу автомобиля из первой группы разрешается ставить на него колеса с шинами «четырнадцатой» размерности с индексом не ниже «Т». Что касается зимних шин, то АВТОВАЗ допускает применение покрышек с более низкими, но не ниже «Q» (160 км/ч), скоростными индексами при соответствующем ограничении скорости автомобиля.

2. Как изменились скоростные характеристики автомобилей «десятого» семейства в связи с применением моторов увеличенного рабочего объема – 1,6 литра?

Незначительно увеличилась максимальная скорость и слегка уменьшилось время разгона 0–100 км/ч. Данные приведены в таблице.

Показатель автомобиля	Индекс двигателя (рабочий объем, см³)			
	2111 (1500)	21114 (1600)	2112 (1500)	21124 (1600)
Максимальная скорость, км/ч	167	170	180	185
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,0	13,5	12,5	12,0

3. Слышал, что ресурс «Нивы» составляет менее 100 тысяч километров…

Действительно, ресурс полноприводных автомобилей ВАЗ-21213/21214, сегодня именуемых «Лада 4х4», составляет 90 тысяч километров. Объясняется это особенностями конструкции автомобиля и условиями, в которых он эксплуатируется. Как известно, автомобиль «Нива» ВАЗ-2121 был создан с использованием уже существовавших легковых агрегатов (сцепление, коробка передач, редукторы переднего и заднего мостов и т.д.). Полный привод позволяет реализовать на колесах (в сумме) более высокий крутящий момент, из-за чего отдельные узлы трансмиссии могут быть нагружены больше, чем у автомобиля 4х2. К тому же этот полноприводный автомобиль чаще эксплуатируется в условиях бездорожья. Стоит напомнить, что для постоянной работы в этих условиях он не предназначен – нормой (в соответствии с техзаданием на автомобиль) считается пробег не более 40% по дорогам без покрытия, а эксплуатацию по тяжелому бездорожью рекомендуется максимально ограничить. Здесь приходится учитывать не только повышенный износ двигателя и трансмиссии. Чрезмерные динамические нагрузки (удары, вибрации) сокращают срок службы подвески, рулевого управления, кузова и т.д.



На ГАЗе:

АЛЕКСАНДР ЖУКОВ КО легковых автомобилей (1)
АЛЕКСАНДР БУЛАВКИН КО электрооборудования (2, 3)
АЛЕКСАНДР МАРКУС КО шасси (4)



1. Какое тягово-сцепное устройство завод рекомендует для «Волги»?

Конструкции заднего бампера ряда модификаций «Волги» неодинаковы – для каждой предусмотрено свое тягово-сцепное устройство. При покупке любого из них следует проверить, имеется ли сертификат завода-изготовителя, подтверждающий пригодность изделия для вашей модели автомобиля.

2. Видел в магазине комплект ксеноновых ламп – сказали, что подходят к «Волге». Но не повредят ли они энергобалансу автомобиля?

На автомобиле «Волга» ГАЗ-31105 в блок-фарах применяются галогенные электролампы: Н7 для ближнего света и Н1 для дальнего. Рекомендуем лампы производства фирм «Филипс», «Осрам», «Нарва». А вот установка газоразрядных ксеноновых ламп конструкцией не предусмотрена. Имейте в виду, что галогенные лампы от некоторых поставщиков (увеличенной мощности, с колбой синего цвета и т.п.), как правило, низкого качества – и никакого отношения к ксенону не имеют.

Что касается ксеноновых фар, то в соответствующем комплекте должны быть сертифицированные фары с электронным балластным устройством для зажигания ламп, устройства для автоматической регулировки дальности освещения и очистки фар (обязательные требования Правил ЕЭК ООН № 45 и 48). Подходящих, без необходимости изменять кузовные детали, ксеноновых фар для «Волги» пока не выпускают.

3. В системе впрыска есть датчик температуры, на показания которого опирается контроллер. Между тем вентилятор системы охлаждения включается по старинке, от датчика в радиаторе. К чему такое дублирование, не приводит ли оно к «разночтению» температурных показателей и отрицательным последствиям?

Переход на выпуск автомобилей с двигателем ЗМЗ-40621 (Евро II) предусматривает включение электровентилятора от блока управления двигателем с новой версией программы, не нуждающейся в сигнале датчика. На прежних же автомобилях, без нейтрализатора отработавших газов электровентилятор включается по сигналу датчика ТМ108. К разночтению показателей и каким-либо отрицательным последствиям это не приводит.

4. Допускается ли применение легкосплавных колес на автомобилях «Волга»? Каких фирм, моделей?

Некоторые модификации своих автомобилей ОАО «ГАЗ» комплектует колесами ООО «КиК» размером 7Jx15H2 с вылетом ЕТ=35–37 мм. Диаметр окружности расположения крепежных отверстий РСД = 108 мм под пять болтов М12х1,25, удлиненных на 5 мм в сравнении с болтами для стальных колес. Диаметр центрального отверстия колес – 58 мм.

РЕМЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ПЕЧЕНИ

Древние греки считали, что душа человека находится в его печени. Сегодня этот орган называют «главной биохимической фабрикой» нашего организма. Именно здесь происходит образование сложных ферментов, утилизация гормонов, переработка лекарств и алкоголя. К сожалению, современный образ жизни не располагает к поиску души и ее устремлений. Но здоровье печени по-прежнему остается одним из основных залогов здорового тела... в котором, как известно, здоровый дух.

ГУБИТ ЛЮДЕЙ НЕ ПИВО. А ЧТО ЖЕ?

Говорят, что любое спиртное — это «удар по печени». Однако в продуктовом магазине не яд продают: пиво — из натурального солода, водку — из отборного зерна. Да и мера соблюдается. Почему же «удар»?

Судьба 100 граммов чистого спирта, принятого внутрь, приблизительно такая:

- 2 г выводится естественным путем;
- 8 г выдыхается в чистом виде;
- 90 г «фильтруется» печенью.

Проблема в том, что в клетках печени алкоголь превращается в уксусный альдегид. Это вещество, подобно многим другим альдегидам (например, формалину), весьма ядовито. Именно оно наносит самый сильный «удар», повреждая клеточные оболочки и сами клетки. Уксусный альдегид в конечном итоге разлагается на воду и углекислоту, но прежде совершает свое «черное дело».

СКРЫТЫЕ СТРАДАНИЯ ПЕЧЕНИ

Больше всего страдающие от этого процесса, клетки печени проявляют особую реакцию — начинают быстро накапливать дополнительный жир. Врачи называют такое состояние просто: «жирная печень». Избыток жира в клетках печени может окисляться. Дальнейшее развитие событий нередко приводит к воспалению печеночных клеток. Но гораздо худшей перспективой для «жирной печени» может стать цирроз.

Распознать «жирную печень» не просто. Это связано с тем, что печень не болит. Печень — очень терпеливый орган, который нередко дает знать о своих страданиях лишь тогда, когда резервов для восстановления больше нет.

ГЛАВНЫЙ ВОПРОС: «ЧТО ДЕЛАТЬ?»

Во-первых, нужно понять, является ли количество принимаемого алкоголя опасным для печени. Специалисты считают, что здоровье печени оказывается под угрозой при регулярном употреблении спиртных напитков с содержанием более 40 г чистого этанола (приблизительно 100 г водки, 800 мл пива или 400 мл сухого вина в день).

Во-вторых, при любом подозрении на заболевание печени необходима консультация врача.

Кроме того, поддержать и восстановить печень можно с помощью препарата Эссенциале® форте Н.

Применение Эссенциале® форте Н может оказывать следующее положительное влияние:

- удаление избыточного жира из клеток печени;
- препятствие действию повреждающих клетки веществ;
- восстановление клеточной оболочки.

Этот препарат может помочь клеткам печени быстрее справляться с воспалением и обезвреживать токсические вещества. Производится Эссенциале® форте Н в Германии.

Пока главный вопрос решается, помогите печени. Тем более что с помощью Эссенциале® форте Н это сделать несложно. Сегодня об Эссенциале® форте Н знают практически все врачи и фармацевты. Если вы захотите узнать о препарате больше, спросите у них.



RU.PHC.06.06.05. Рег. уд. МЗ РФ П №011496/01

ЕОБХОДИМО ОЗНАКОМИТЬСЯ С ИНСТРУКЦИЕЙ ПО ПРИМЕНЕНИЮ. ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ.



...ОТ ШЕСТНАДЦАТОЙ ПЛАТФОРМЫ

Сергей Мишин.
Фото: Константин Якубов, Вадим Крючков, Сергей Мишин

Седан ВАЗ-2116 – представитель новой платформы автомобилей класса С. На ней же будут строить универсал 2117 и хэтчбек 2118. Пока это только конструкторский прототип, на котором отрабатывали пассивную безопасность. Но обо всем по порядку.

Начиная работу над новым проектом, инженеры чуть иначе расставили приоритеты. Если раньше первым делом прорабатывали компоновку и внешность, то теперь во главу угла поставлена безопасность. Особое внимание уделено невидимому для потребителя каркасу, главная задача которого – уберечь водителя и пассажиров от травм при аварии. А уж на каркас можно надеть «костюм» по вкусу. Вот почему у прототипа так называемый черновой, функциональный дизайн: он раскрывает лишь его общие черты, но не дает полного представления о внешности. Это позволяет до поры засекретить экстерьер,



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ*
ПРОТОТИП 2116

Общие данные

Размеры, мм:
длина ... 4569
ширина ... 1777
высота ... 1525
база ... 2640
колея спереди ... 1534
сзади ... 1530
Объем багажника, л ... 500
Радиус поворота, м ... н. д.
Снаряженная масса, кг ... 1276
Полная масса, кг ... 1776
Время разгона 0–100 км/ч, с ... н. д.
Максимальная скорость, км/ч ... н. д.
Топливо ... АИ-95
Расход топлива, л/100 км:
смешанный цикл ... от 7,0

Двигатель: бензиновый, Р4, 1,6 л, 84 кВт/112 л.с. при 6000 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, М5

Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – многорычажная; рулевое управление – реечное с усилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины 195/65R15 и 205/55R16

** Предварительные.*

занимаясь тем временем доводкой важнейших потребительских качеств автомобиля.

Впрочем, технология процесса доводки тоже изменилась. Впервые вместо реальных предварительных крэш-тестов провели компьютерные, которые помогли выявить слабые места, найти и проверить эффективные решения. А в бетонный куб стукнули уже доработанный по результатам виртуальных ударов прототип, чтобы проверить то, что получилось на компьютерах.

Компьютерное моделирование сэкономило не только средства на изготовление дорогостоящих образцов, но и год-два на разработку и доводку. Реальный удар на скорости 64 км/ч подтвердил: целость пассажирского пространства сохранена, водительская дверь открылась без какого-либо специнструмента, а «травмы» манекенов не превысили допустимых значений. В этом тесте «Проект 2116» набрал 13 баллов из 16 возможных. Правда, без учета возможных штрафных санкций за интерьер, которого пока просто нет. Остается надеяться, что и салон по пассивной безопасности окажется на высоте.

Нормируемый боковой удар прототип тоже выдержал с честью. Здесь даже без боковых подушек 13,9 балла из 16. Получается, что заработать пятизвездный рейтинг по программе EuroNCAP ВАЗу вполне по силам.

Грядущие требования безопасности при наезде на пешехода тоже учтены в новинке – «мягкий» передок и легкосминаемый капот с запасом пространства под ним позволят уменьшить тяжесть травм пострадавшего.

Что касается активной безопасности – все автомобили



проекта 2116 оснастят усилителем рулевого управления, антиблокировочной системой тормозов с 10-дюймовым вакуумным усилителем, передними и задними вентилируемыми дисковыми тормозами и шинами размерностью 195/65R15 и 205/55R16.

Силовой каркас кузова сделан из высокопрочных сталей, оптимизирована конструкция переднего пола, усилена центральная стойка.

И начинка соответствующая – травмобезопасные рулевая колонка, панель приборов с энергогасящими элементами в зонах возможного удара головой и коленями, выпадающие при столкновении педали и даже энергопоглощающие обивки дверей.

В базовой комплектации предусмотрена фронтальная система безопасности: две подушки и ремни с предварительным натяжением и ограничением усилия натяга. На заднем сиденье возможна установка детских автокресел с креплением «Изофикс». В качестве опций будут предложены дополнительные подушки, призванные защитить грудь и голову при боковом ударе.

К конструкторским и доводочным работам подключают опытных партнеров. И не только для работы с конкретными агрегатами, но и для оптимизации потребительских качеств. Например, таких как виброакустический комфорт, управляемость и устойчивость.

Что ж, предпосылки к созданию современного автомобиля вполне реальны. Только когда они будут воплощены в серию? Примеры десятилетнего становления модели мы хорошо знаем и знаем также, что «все дело в цене на билет». □

КОНСТРУКТИВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ НОВОГО СЕМЕЙСТВА:

- двигатели от 1,6 до 2 л выполняют нормы токсичности Евро IV и Евро V, с максимально надежным запуском при низких температурах;
- подрамник для силового агрегата;
- задняя многорычажная подвеска;
- комфортабельный салон на пятерых человек с достаточным пространством над головой;
- мощная система вентиляции, кондиционирования и отопления, включая высокоэффективный обдув и размораживание стекол;
- вместительный багажник.



Компьютерное моделирование позволило создать макет, с первого раза успешно прошедший крэш-тест по методике EuroNCAP.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
«АРКТИКТРАНС-МАМОНТЕНОК» 4x4

Общие данные

Снаряженная масса, кг	5300
Полная масса, кг	7300
Максимальная скорость, км/ч:	
по шоссе	75
по снегу	40
Расход топлива, л/100 км:	
по шоссе при 50 км/ч	18
по бездорожью	до 50 или 12–17 л/ч

Двигатель: ТД, Р4, 6,75 л, 90 кВт/122 л.с. при 2400 об/мин, 424 Н·м при 1300 об/мин

Трансмиссия: М10, главные передачи – одинарные, гипоидные с самоблокирующимися дифференциалами

Ходовая часть: подвеска – зависимая рессорная; тормоза – барабанные с гидроприводом и гидровакуумными усилителями; шины: н.д.

Цена: $35 000 (с НДС)



Сочлененная «ломающаяся» рама существенно повышает внедорожные способности этого грузовика.

БОЕВОЙ СЛОНИК

Николай Мордовцев. Фото: Александр Кульнев

Сколько бы ни строили дорог, а бездорожья в России все равно больше. В иной медвежий угол можно добраться только по воздуху или на гусеницах. Однако колесо, особенно если оно большое, завоеванных позиций не сдает. Снегоболотоход «Мамонтенок» фирмы «Арктиктранс» – очередное тому подтверждение.

Забираешься в кабину этого чудища, будто на лошадь садишься – ногу в подвесное стремя. Кавалерийские упражнения заканчиваются высоко над землей, в кабине от ГАЗ-3307. Интерьер обычный – отделывать «суперджип» орехом и кожей никому не приходит в голову. Силовой агрегат – минский дизель в паре с пятиступенчатой коробкой ГАЗ-3309 и двухступенчатой «раздаткой». В управлении ничего нового на первый взгляд, но только пока не начнешь крутить баранку. В первую очередь смену координат в пространстве чувствуешь... «пятой точкой», чуть позже сквозь ветровое стекло замечаешь поплывший пейзаж, а потом в одном из зеркал появляется угол заднего борта! Такова особенность сочлененной ломающейся рамы. Обычно ее применяют на крупных тракторах, иначе при повороте огромных колес не осталось бы места двигателю. Здесь же пришлось только на 250 мм отодвинуть назад кабину.

Дерева и кожи в интерьере, конечно, нет, но рабочее место водителя вполне удобно и функционально.



Узел сочленения с двумя гидроцилиндрами – изюминка конструкции. Угол его складывания – 30 градусов и еще на 15 он позволяет полурамам скручиваться относительно продольной оси. Радиус поворота – 10 метров по следу наружного колеса, конечно же, велик для шестиметровой машины, но в тундре это роли не играет, там просторно.

Агрегаты большей частью от легендарного ГАЗ-66. По совокупности таких качеств, как невысокая цена, надежность и довольно большой ресурс, в этой весовой категории конкурентов нет. К месту пришлась и система централизованной подкачки шин. Понадобится изменить давление – выпрыгивать из машины в болото не придется. Шевельнул рычажок на панели и, глядя на манометр, выставил требуемое: от двух десятых до одной атмосферы. При этом мягкую боковину можно продавить пальцем! Такие шины – результат эволюции обтянутых брезентом камер от грузовиков на самодельных снегоходах 80-х годов. Ныне шинники готовы сотрудничать с небольшими фирмами, потому и взялись делать необычные зубастые покрышки: в одной пресс-форме с тракторными, но с минимальным количеством слоев корда и морозоустойчивой резиновой смесью. При давлении 0,2 атм у шины шириной 750 мм пятно контакта с почвой около 1 м². Разработчики говорят, что «Мамонтенок» идет по снежной целине глубиной 80 см, не задевая ее мостами. Ну а на более твердой почве даже колеи не остается. Траву, конечно, мнет, но не вытаптывает, как взрослый мамонт. □

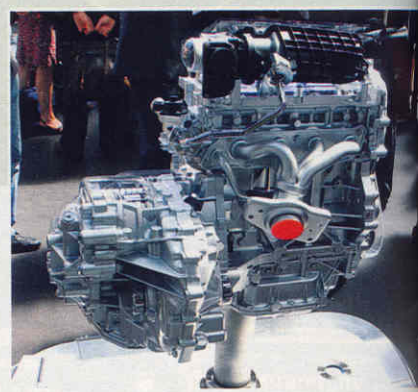
СМЕЛЫЙ ХОД

Михаил Гзовский. Фото автора и «Ниссан»

Этот автомобиль понравился мне еще заочно. Понравился смелостью. Причина в имени – попробуйте-ка произнести его правильно с первого раза! Хотя дело даже не в произношении. Название машины, звучащее как «Кашкай», довольно глубокомысленное. Так именуют кочевников, облюбовавших территории Ирана в XVIII веке и неоднократно выступавших против европейцев, отстаивая собственные интересы. Согласитесь, с политической точки зрения назвать так модель, предназначенную прежде всего для Европы, весьма смело: к Ирану у мирового сообщества есть вопросы…

Впрочем, и в делах сугубо автомобильных руководство «Ниссана» проявило завидную храбрость. Когда-то на вопрос о судьбе устаревшей «Алмеры» глава фирмы Карлос Гон решительно заявил: в Европе преемницы не будет («Алмера Классик» с корейским происхождением не в счет). И слово свое сдержал: ее сменят сразу два разноплановых автомобиля. Один из них компакт-вэн «Ноут» – его уже продают, о другом сейчас расскажу подробнее.

Целевая аудитория у «Кашкая» радикально отличается от «ноутовской». Хитрость стратегов «Ниссана» в том, что «Кашкай» не попадает ни в один из общепринятых сегментов. По сути, он расположился между хэтчбеками гольф-класса и «паркетниками». При колесной базе 2630 мм его длина составляет 4310 мм, ширина 1780 и высота 1610 мм.



Хотя в Европе «Ниссан» предложит дизельную версию, в Россию станут экспортировать лишь бензиновые модификации мощностью 84 кВт/114 л.с. и 103 кВт/140 л.с.

«Это автомобиль контрастов для мира контрастов. Компактный и маневренный в городских условиях, но плавный и динамичный для загородных поездок», – говорит директор европейского дизайн-центра фирмы Стефан Шварц. Экстравагантной внешностью машина обязана лондонским художни-

кам – кстати, ее производство тоже налаживают в Англии, в городе Сандерленде. К сожалению, поездить на автомобиле не удалось – «Кашкай» должен выйти на рынки Европы и России только весной. Но первым впечатлением готов поделиться.

«Кашкай» действительно не такой, как все. Смотришь со стороны – почти вседорожник! На выставленных машинах 17-дюймовые колеса и резина 215/60, дорожный просвет 200 мм, небольшие свесы и углы съезда и въезда – 30,2° и 19,2° соответственно. Согласи-

Глава «Ниссана» Карлос Гон прокомментировал появление новинки: «Европейские покупатели хотят все и сразу: стремительный дизайн, хорошую динамику и добротный интерьер. Все это воплощено в «Кашкае».





Такой салон подошел бы и автомобилю спортивного толка. Материалы отделки и качество сборки – на высоте.

В Россию, вероятно, навигационную систему поставлять не будут.



Режимами полноприводной трансмиссии управляет вращающийся переключатель на консоли.

тесь, подобными показателями не похвастает рядовой хэтчбек! Но создатели подчеркивают: машину не следует воспринимать ни как «паркетник», ни тем более как серьезный вседорожник.

А хочется! Ведь к солидному просвету можно добавить (опция) полный привод All-Mode 4x4 с возможностью выбора одного из трех режимов – аналогичная схема используется на других моделях фирмы. В хорошую погоду «Кашкай» – переднеприводный. Если включить режим Lock, заблокируется межосевая муфта, а соотношение момента между передними и задними колесами составит 57:43. В режиме Auto система сама решает, когда подключать заднюю ось, отслеживая пробуксовку одного из колес.

В России будут доступны передне- и полноприводные версии «кашкаев». Также пара моторов, оба бензиновые объемом 1,6 и 2,0 л. Зато коробки на любой вкус: 5- и 6-ступенчатые механические, 6-ступенчатый «автомат» и даже вариатор с таким же количеством виртуальных передач.

Как истинный кочевник, «Кашкай» приспособлен и к городским условиям. Из салона машина воспринимается как обычная легковушка. Конструкция подвесок тоже типично легковая: спереди «Мак-Ферсон», смонтированный на подрамнике, сзади многорычажная. По уверению фирмы, такое сочетание обеспечивает высокий уровень комфорта, а низкий центр тяжести способствует уверенному поведению в поворотах.

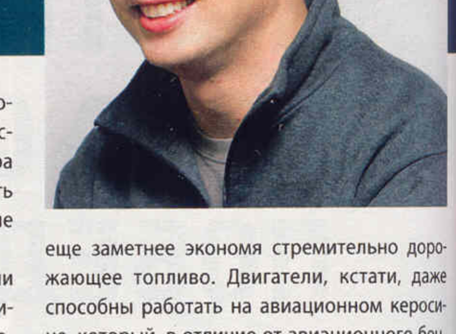
Сегодняшние кашкаи уже не те. Народ ассимилировался в современном обществе и все больше ведет оседлый образ жизни, осваивая новые для себя профессии. Численность этой этнической группы растет год от года и достигает миллиона человек. Если все пойдет по плану, «Ниссан» догонит кочевников лет через десять: «Кашкай» планируют тиражировать в количестве минимум 100 тыс. ежегодно.

«Ни одна из создававшихся ранее моделей «Ниссан» не сталкивалась с задачей, выпавшей на долю этого автомобиля. Если его выход на рынок окажется успешным, он станет привлекать клиентов, которые ранее никогда не задумывались о покупке «Ниссана». Мы полагаем, что в 80 процентах случаев продажи будут связаны с завоеванием новых покупателей», – говорит Брайан Каролин, старший вице-президент по продажам и маркетингу «Ниссан-Европа».

Что и говорить, смелые планы. Смелость – отличительная черта кашкаев. □

ЛЕТАТЬ – НЕ ЕЗДИТЬ

Анатолий Фомин

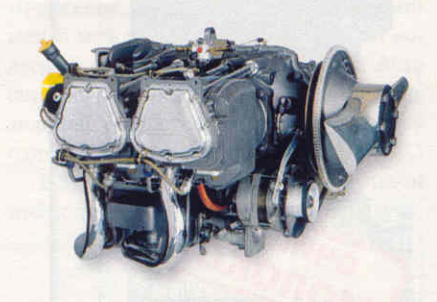


В голове уже затих шум мотора, выкручивающего пять-шесть тысяч оборотов в минуту. Второй 60-часовой марафон «За рулем» завершен. А вообще – сколько может проработать автомобильный двигатель в подобных режимах? Точного ответа никто не даст. Самые жестокие тесты, проведенные фирмами-производителями, обычно заканчивают на отметке 100 000 миль (160 934 км), что с учетом гоночных скоростей составило чуть более 700 часов. Последний пример – «Мерседес-Бенц Е320CDI», преодолевший эту дистанцию со средней скоростью 224,823 км/ч. Конечно, в реальной эксплуатации «часовой» срок службы мотора раз в десять больше, но ведь основную часть жизни он «бормочет» на оборотах едва выше холостых.

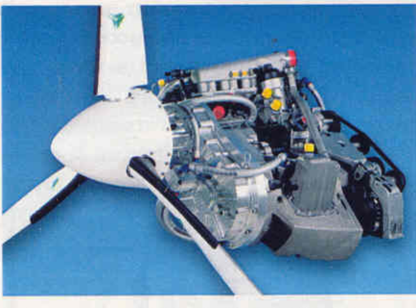
Современные легковые дизели полюбили не только западноевропейские автомобилисты, но и авиаторы. Экономичные моторы достаточно мощны и легки для небольших самолетов. Благодаря турбокомпрессору они не теряют мощности даже на большой высоте, еще заметнее экономя стремительно дорожающее топливо. Двигатели, кстати, даже способны работать на авиационном керосине, который, в отличие от авиационного бензина (этилированного, с октановым числом 100), есть в любом аэропорту.



«Центурион 1,7» – 135 л.с. под капотом легкого самолета «Даймонд D40».



Возраст «Лайкоминга-IO-360-А» нетрудно определить по внешнему виду, но надежностью он легко поспорит с нынешними моторами.



Дизель, предназначенный для «Мерседес-Бенца» А-класса, нашел второе призвание в малой авиации.

Автомобильный и авиационный коленчатые валы: отличия видны невооруженным глазом.





Но вот незадача: новейшие «мерседесовские» дизели для самолетов оказались недостаточно... надежны. Ведь 700 часов до ремонта – даже по меркам малой авиации слишком мало. Нужно вчетверо-впятеро больше! За доработку взялась немецкая ТАЕ (Тилерт эйркрафт энжинс) и добилась впечатляющих результатов: мотор прошел сертификацию по авиационным правилам и получил назначенный ресурс до ремонта 2400 часов. Вот только от двигателя, по сути, остались «рожки да ножки». Точнее, блок цилиндров, поршни и топливная аппаратура. Авиационный коленвал (фото внизу справа) заметно толще и по коренным, и по шатунным шейкам. Кстати, с учетом издержек малосерийного производства и авиационной сертификации стоимость двигателя вырастает почти на порядок – 1,7-литровый «Центурион» ТАЕ стоит примерно как «Мерседес-Бенц А170 CDI», в котором установлен его автомобильный тезка.

А пока небо по-прежнему бороздят легкие самолеты с неэкономичными и (о, ужас!) порой карбюраторными «лайкомингами» и «континенталями». Но несмотря на техническую «отсталость» (например, штанговый привод клапанов или примитивную систему питания), они надежнее даже тщательно доработанных современников, хотя созданы сорок лет назад.

Ведь для автомобиля отказ двигателя – досадная неприятность, для одномоторного самолета – полшага до катастрофы. Так что последствия одной и той же поломки будут разными, как и требования к надежности.

Техника уже давно позволяет делать чрезвычайно надежные конструкции, которые значительно облегчат бремя автомобилизации для окружающей среды, и производить машин... раза в три меньше. Зато надежных и долговечных, способных без ремонта проехать под миллион километров… Но нужно ли это потребителю – не говоря уж о производителе?..

ИЖ-27175

Автомобиль Иж-27175 признан лучшим отечественным фургоном

Модель ИЖ-27175 является грузовой модификацией автомобиля ИЖ-2717 с использованием узлов автомобиля ВАЗ-2104.

Новый фургон ИЖ-27175 не только не уступает своему предшественнику, но обладает рядом более привлекательных потребительских свойств.

Большой процент использования деталей и узлов, унифицированных с «вазовскими», позволил сделать производство автомобиля более технологичным, а сам автомобиль - более надежным, простым в обслуживании и дешевым в эксплуатации.

Автомобили ИЖ-27175 проходят по основной технологической цепочке ОАО "ИжАвто". При их производстве используется модернизированное сварочное оборудование. Окраска кузова ИЖ-27175 производится в одной окрасочной линии с автомобилями KIA SPECTRA и ВАЗ-21043 на новом современном оборудовании с применением процесса катафореза, что позволило увеличить срок гарантии на кузов от сквозной коррозии до 3 лет.

С июля 2006 г. автомобиль соответствует требованиям ЕВРО-2 ЕЭК ООН.

ОАО "ИжАвто"

Ижевск, ул. Автозаводская, 5

Тел.: (3412) 464-464
(3412) 649-093
(3412) 649-134
(3412) 468-979

www.izhauto.com



СИЛЬНЕЕ ЗВЕРЯ НЕТ

Алексей Липман. Фото: Георгий Ахадов

В 2002 году ГАЗ впервые представил новейшую внеклассовую разработку – автомобиль ГАЗ-2330 с грозным именем «Тигр». Зверь, несмотря на специфические способности, пользовался неплохим спросом и у военных, и у гражданских потребителей.

Нынче в полосатом семействе наметилась смена поколений – на свет появился младший отпрыск титулованного папаши – «Тигр-2» (в технической документации – ГАЗ-3121).

Произошло это неспроста – изрядная масса первенца (6,1 тонны!) существенно ограничивала его внедорожные и динамические возможности. Внутренних резервов у машины почти не нашлось, ведь с готовой конструкции много не намоешь! Так что следующий автомобиль (расчетной массой 3,5 тонны) проектировали на иной элементной базе. Но идеология при этом не пострадала: как и прежде, в основу заложили мощную раму, сваренную из закрытых профилей. Последние придают ей высокую жесткость на кручение, что способствует долголетию и заставляет зверя хорошо слушаться руля.



Правая створка («ворота») нужна для объемного груза, в иных случаях проще пользоваться «калиткой».

Подвеска всех колес – двухрычажная независимая со стабилизаторами поперечной устойчивости на обеих осях. Рычаги – кованые, крепятся к раме через сайлент-блоки. Упругими элементами служат торсионы – компактная конструкция позволила сэкономить немало места для агрегатов и экипажа. Кроме этого, она хорошо справляется и с прямыми обязанностями, обеспечивая отменную плавность хода на шоссе и надежный контакт с земной твердью на бездорожье. Добиться пробоя или вывесить колесо не так-то просто: динамический ход – 170 мм, полный - аж 330! Немало хлопот доставил выбор покрышек – колесо от ГАЗ-66 оказалось велико, а ближайшее в линейке типоразмеров от УАЗа – мало! Остановились на импорте – самодельные разборные колеса обули в «Континенталь» размерностью 275/80R20. А намеченные 360 мм клиренса добрали благодаря колесным редукторам.

Зато подходящий мотор долго искать не пришлось - шестицилиндровый дизель, изготавливаемый на ГАЗе по лицензии австрийской фирмы «Штайр», отлично подошел по всем параметрам. Помимо скромных массогабаритных характеристик, двигатель мог похвастать высокой мощностью: благодаря турбонаддуву с промежуточным охлаждением воздуха со скромных 3,2



Автомобили семейства «Тигр» роднит лишь название и концепция.



Лаконизм передней панели соответствует имиджу «авто для настоящих мужчин».



Благодаря высокой посадке отсюда обеспечен хороший обзор.



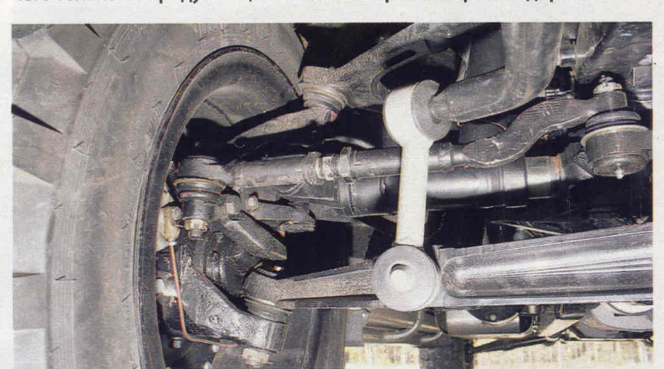
Салон готов принять пассажиров и груз в самых различных сочетаниях.

литра рабочего объема удалось снять целых 190 л. с. Пятиступенчатую коробку тоже взяли из действующего производства. Понадобилось только доработать картер и подобрать передаточные отношения. Из серийных изделий в дело пошли также межосевые дифференциалы «Газели», дополненные блокировкой с пневмоприводом, и тормозные скобы от «Соболя» (по паре на передних колесах и по одной – на задних). А вот раздаточную коробку с блокируемым межосевым дифференциалом, ведущие мосты и колесные редукторы спроектировали с чистого листа – ничего подходящего в заделе не оказалось.

Кузов, закрепленный на раме через резиновые подушки, смотрится мужественно и монументально, как и подобает серьезному вседорожнику. Необычно большие двери лишь усиливают впечатление – сквозь такие нетрудно попасть в салон и в охотничьем снаряжении, и в бронежилете. При посадке придется воспользоваться подножкой – из-за большого клиренса пол кабины возвышается над землей на 730 мм! Интерьер выполнен в лаконичном стиле – без излишеств и предметов роскоши. Даже кожаные кресла воспринимаются здесь не как элементы имид-



Сердце «Тигра» – знакомый отечественным потребителям лицензионный дизель.



Чего только не придумают, лишь бы не строить хорошие дороги!

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	ГАЗ-2330 «ТИГР-1»	ГАЗ-3121 «ТИГР-2»
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4800 (5160 габаритная по запасному колесу)	4800 (5200 габаритная по запасному колесу)
ширина	2300	2200
высота	2200	2050
база	3100	3000
колея спереди/сзади	1840/1480	н. д.
Дорожный просвет, мм	400	360
Радиус поворота, м	9,5	6,5
Снаряженная масса, кг	4700	2850
Полная масса, кг	5700	3500
Время разгона 0–100 км/ч, с	40	25 (расчетная)
Макс. скорость, км/ч	125	160 (расчетная)
Топливо/запас топлива, л	ДТ/140	
Кузов		
Конструкция	четырехдверный цельнометаллический с двумя рядами сидений и закрытым грузовым отсеком	четырехдверный цельнометаллический с двумя рядами сидений и доп. сиденьями в багажном отделении
Кол-во дверей/мест	5/4	6/5 (7)
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/число клап.	Р6/12	
Рабочий объем, л	5,9	3,2
Степень сжатия	17,6:1	19:1
Мощность, кВт/л. с.	151/205	140/190
при об/мин	2600	3200
Крутящий момент, Н·м	705	460
при об/мин	1500	1800–2000
Трансмиссия		
Тип	4х4	4х4
Коробка передач	М5	М5
Передаточные числа:		
I	5,714	6,550
II	3,830	3,930
III	1,939	2,376
IV	1,228	1,442
V	1,000	1,000
з.х.	4,935	5,735
Раздаточная коробка	ГАЗ, механическая, с межосевым блокируемым дифференциалом, с ручным переключением передач	
Число передач	2	2
Передаточные числа:		
высшей передачи	0,667	0,959
низшей передачи	1,43	1,64
Главная передача	коническая	гипоидная
Передаточное число главной передачи	1,846	2,065
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	независимая торсионная на поперечных рычагах со стабилизатором поперечной устойчивости	
сзади	независимая торсионная на поперечных рычагах со стабилизатором поперечной устойчивости	
Рулевое управление	винт + шариковая гайка, с гидроусилителем	
Тормоза:	пневмогидравлические двухконтурные	гидравлические двухконтурные
передние	барабанные герметичные	дисковые вентилируемые
задние	барабанные герметичные	дисковые вентилируемые
Размер шин	12,00/R18	275/80R20
Активная безопасность	ABS	ABS (опция)

жа, а как олицетворение практичности. Жесткий невзрачный пластик – явление временное, ведь прототип изготовлен по обходным технологиям. В серию, очевидно, пойдет совсем другой материал. Между передними сиденьями топорщится капот, закрывающий агрегаты трансмиссии. Он не такой большой, как на первом «Тигре», и задним пассажирам совсем не мешает. Хватит и места для ног – тест на посадку «сам за собой» (рост испытателя – 185 см) пройден на отлично! Прибавьте сюда высокий потолок и попробуйте убедить себя, что едете на хоть и не близком, но все же родственнике танка! Если компания превышает пять человек, в грузовом отсеке можно поставить пару дополнительных сидений. Возможна и обратная трансформация – задний диван легко складывается в пропорции 2:1, освобождая место для груза.

На водительском месте ничего необычного. Кресло регулируется в длину, по наклону спинки и величине поясничного подпора, руль – по углу наклона и вылету. Все на месте и под рукой, а обзор, несмотря на относительно небольшие стекла, хороший.

Пустой «Тигр-2» без труда трогается с холостых оборотов и на первой, и на второй передаче. Старт с третьей требует добавить газа, но удается столь же легко. Разумеется, у дизеля солидный момент, но быть может, стоит изменить передаточные числа в трансмиссии? Тем более что и на ходу вполне хватает нечетных передач.

По асфальту машина бежит плавно и, по ощущениям экипажа, бесшумно. Лишь на максимальных 90 км/ч в салон врывается гул вездеходных покрышек. На булыжнике звуковое сопровождение куда богаче, но и здесь подвеска принимает удар на себя, почти не передавая на кузов толчков. Песчаный участок «Тигр-2» свободно преодолевает на первых двух передачах. Даже развернуться там удалось, не включая раздатку: вездеход – он и есть вездеход.

К сожалению, на этом «покатушки» закончились. Ведь «Тигр-2» пока в единственном экземпляре – это концепт-кар для проверки новейших идей и конструкторских решений. Однако, судя по востребованности предшественника, товарные образцы не за горами. □

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк

Авиационные корни фирмы СААБ в концепте «Аэро X» видны с первого взгляда. Особенно если поднять прозрачный колпак, открыв доступ к креслам водителя и его спутника. Эта «дверь» не только эффектна, но и вполне функциональна – открывает удобный доступ в очень низкий, всего 1276 мм, дорожный «истребитель». А пороги углепластикового кузова, дабы придать ему максимальную жесткость, сделали широченными. Кстати, благодаря сложному подъемному механизму высота купе с открытым колпаком (как утверждают его создатели, там будет комфортно водителю ростом даже под 2 м) всего-то 1,8 м. С запасом для любого гаража.

Помимо черт истребителя дизайнеры старались сохранить в концепте



Концепт-кар SAAB Aero X представлен на автосалоне в Женеве в 2006 году.

Стеклянный колпак обеспечивает не только удобный вход в автомобиль, но и прекрасную обзорность.



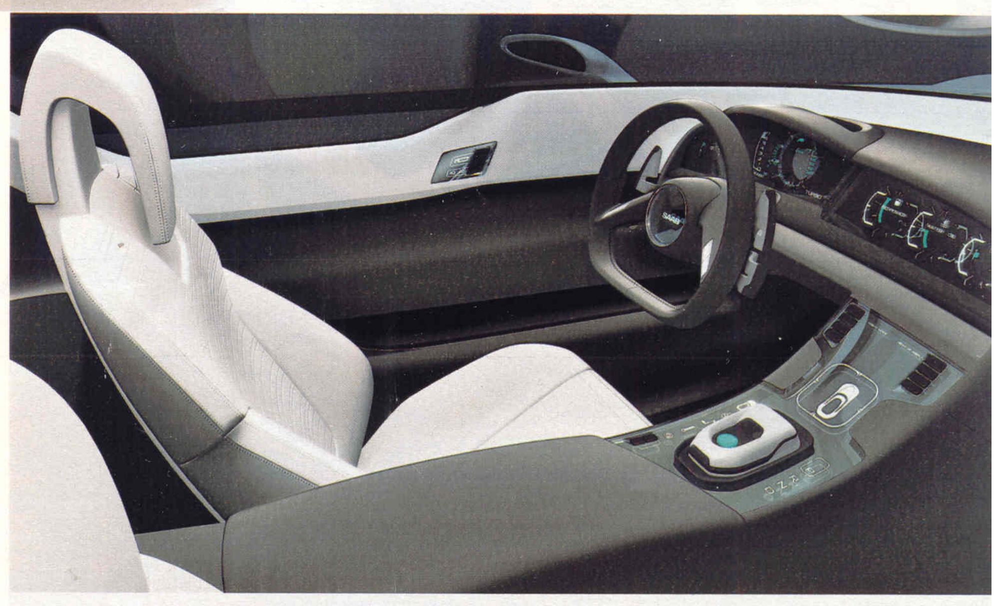
Не приходится сомневаться, что автомобиль, пришедший на смену СААБ-9-5, сохранит узнаваемые фирменные черты.

ДНК самых известных моделей СААБ прошлых лет. Скажем, характерную форму фирменной решетки радиатора не спутать ни с какой другой. А закругленное ветровое стекло еще несколько десятков лет назад отличало СААБ-99: линия стекла на «Аэро Х» очень похожа. Но благодаря колпаку здесь вовсе нет передней стойки, на 99-м сильно отодвинутой назад.

Внутренняя отделка купе вновь навевает мысли об истребителе. Никакого дерева и хрома, все строго, функционально. Вместо традиционных приборов – так называемые «свободные зоны». На стеклоподобной поверхности появляются трехмерные изображения спидометра, тахометра, манометра наддува, другие второстепенные данные.

Двигатель «СААБ-Аэро Х» действительно впору ставить если не на истребитель, то на легкий самолет. Мотор V6 с двумя турбокомпрессорами развивает при 5000 об/мин 400 л.с., а 500 Н·м – в диапазоне от 2000 до 5000 об/мин. При этом агрегат чист перед экологами – работает на этаноле.

По расчетам конструкторов («живых» испытаний автомобиля не проводили, лишь компьютерные), купе способно набрать 100 км/ч всего за 4,9 с, а максимальную скорость придется ограничивать электроникой на 250 км/ч. В паре с мотором работает 7-ступенчатая автоматическая коробка передач, которой можно управлять и вручную – «веслами» под рулем. Для полной реализации возможностей могучего 400-сильного мотора «Аэро Х» сделали полноприводным.



Салон навеян авиационными мотивами. К счастью, вооружения у этого «истребителя» нет.

Компьютер 100 раз в секунду отслеживает вертикальные перемещения огромных (спереди – 22 дюйма, сзади – 23!) колес и корректирует характеристики амортизаторов, чтобы двухместный лайнер и вправду не оторвался от земли. Фирма СААБ наверняка не хочет этого – во всех смыслах.

Вероятно, несколько эффектных концепт-каров, построенных в последние годы, в том числе «Аэро Х» – путь к новым серийным моделям, первой из которых, скорее всего, будет седан на смену СААБ-9-5. Обновляя модель осенью 2005-го, шведы не скрывали – новая машина не за горами. Очень вероятно, дебют состоится уже в следующем году. □





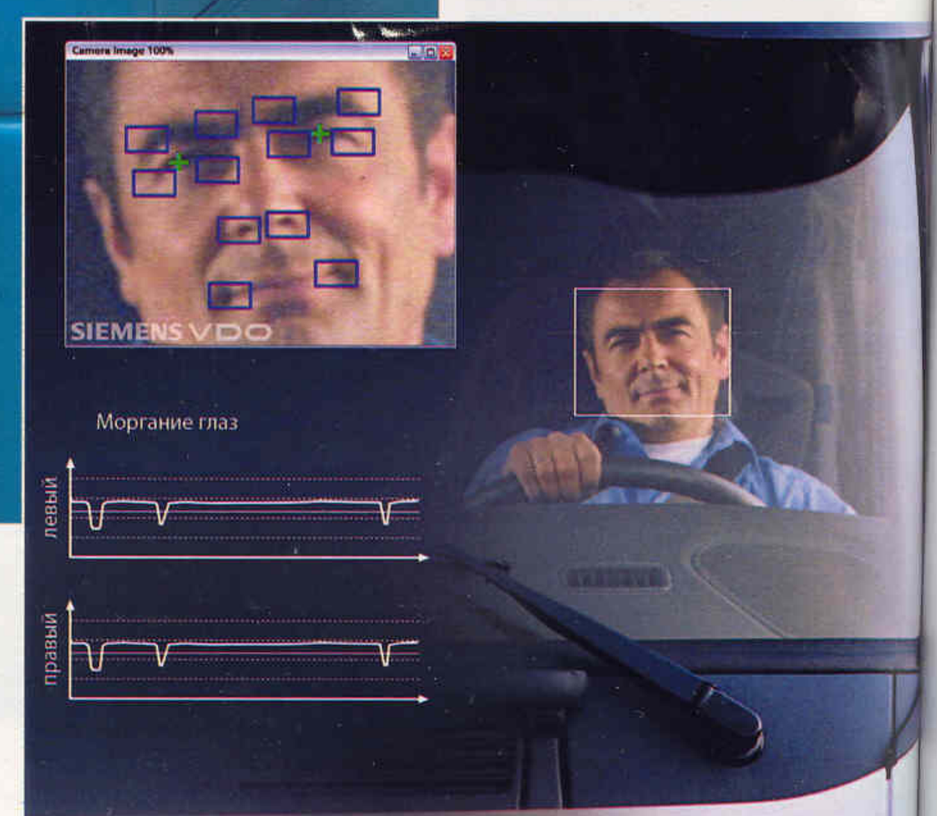
Видеокамера сканирует лицо водителя в инфракрасном диапазоне. Конус на фото лишь наглядно показывает ее угол зрения.

WAS IST DAS?

В отличие от нас, автолюбителей, дальнобойщики отправляются в рейс не по желанию, а по расписанию. И не имеет значения, днем или ночью, в ясную погоду, дождь, туман, снег. Прямо в кабине их подстерегает еще один коварный враг – усталость. По статистике каждое четвертое ДТП на немецких автобанах происходит именно из-за нее, а точнее, из-за кратковременного, неподконтрольного человеку засыпания за рулем.

Помочь в борьбе с этим явлением призвана система DAS (Driver Attention System). Миниатюрная инфракрасная видеокамера регистрирует частоту моргания глаз водителя и направление его взгляда. Информация поступает в компьютер, где после обработки по довольно хитрому алгоритму делается вывод о степени усталости человека за рулем.

Если выводы недремлющего ока неутешительны, то сначала водителя предупредит об опасности вибрация сиденья. Не помогло? Тогда над ухом зазвучит все усиливающийся противный зуммер. Дальше, в принципе, возможно плавно остановить автопоезд и включить аварийный сигнал, но пока этот электронный помощник, названный фирмой Siemens VDO «pro.pilot» так не делает. Не потому, что не может: прежде надо решить целый ряд законодательных вопросов, связанных с внезапной остановкой крупногабаритного автомобиля – возможно, посередине полосы автобана, что само по себе тоже небезопасно для остальных участников движения.



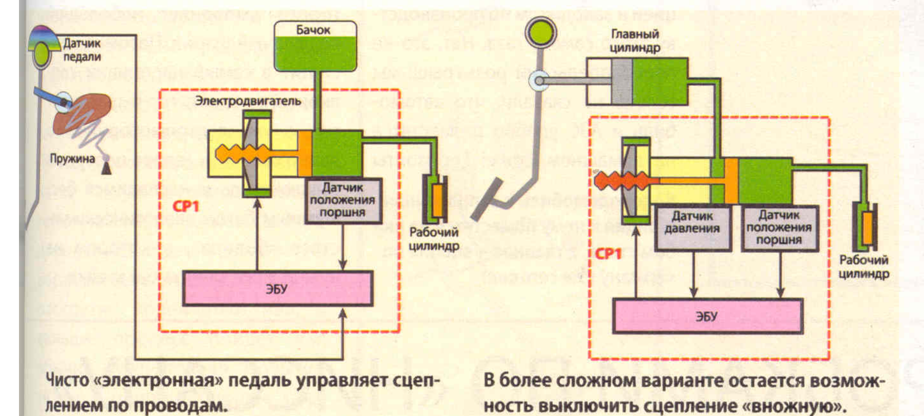
Компьютер легко выделяет из картинки глаза и вычисляет не только моргания век, но и направление взгляда, превращая их в последовательность импульсов.

УМНАЯ ПЕДАЛЬ

Педали постепенно утрачивают непосредственную связь с управляемыми узлами: тормозить уже давно помогает усилитель (а теперь еще в процесс вмешивается ABS), газу добавляем все чаще по проводам, а не примитивным тросиком... А что же сцепление? Это ведь самая проблемная педаль для новичков – именно на ее «дрессировку» уходит больше всего времени, пока автомобиль не начнет трогаться и разгоняться плавно, без рывков.

Фирма FTE Automotive решила положить этому конец: там придумали универсальный электрогидравлический актюатор (исполнительный механизм) CP1. Расшифровывается название просто: Controlled Piston – управляемый поршень.

Небольшой узел массой около 2,5 кг содержит главный цилиндр, поршень с винтовым штоком и бесщеточный электромотор постоянного тока. Кроме этого, где-то в недрах спрятаны управляющая электроника и датчик положения поршня либо давления в цилиндре. Чтобы уменьшить трение, гайка (она же ротор электромотора) заполнена внутри шариками, обкатывающими «резьбу» на штоке. В общем, все просто: водитель нажал на педаль и связанный с ней реостат дал сигнал управляющей электронике, которая запускает электромотор. Поршень движется вперед и через гидропривод выключает сцепление. Усилие на педали при этом минимально, нога не устает.



Чисто «электронная» педаль управляет сцеплением по проводам.

В более сложном варианте остается возможность выключить сцепление «вножную».

А теперь – самое интересное. Совершенно очевидно, что такая система способна выжать сцепление автоматически, когда электронные мозги сочтут это необходимым, или, наоборот, не дать слишком резко его включить. В результате автомобиль не будет дергаться даже у начинающего, мотор никогда не заглохнет, а при работе ABS сцепление выключится автоматически! Но… как быть, если электрика-электроника откажет? На этот случай придумана схема посложнее. С педалью соединен дополнительный гидравлический цилиндр, жидкость из которого поступает за поршень главного цилиндра. Шток же имеет поперечный разрез. (Он нужен, чтобы автоматика могла сама в любой момент вмешаться.) Зато, если даже весь автомобиль обесточится, сцепление выжмет нога водителя, хотя на это потребуется несколько большее усилие.

Добавим: узел CP1 настолько универсален, что его предлагают использовать и для автоматического управления роботизированной коробкой передач – уже безо всякой педали.



ИГРУШКА XXI ВЕКА

Что такое водородомобиль на топливных элементах? Читатель ЗР, вероятно, представит себе сложнейшую, супердорогую четырехколесную игрушку, которую толком и заправить-то негде. Да и в западных странах, где уже ходят по дорогам водородные автобусы и ездят подопытные легковушки, пока мало кто успел познакомиться с этой технологией XXI века.



А не хотите ли стать обладателем подобного гоночного авто? Деньги? Ну, сотня-то евро небось найдется. Примерно столько стоит автомобиль H-racer в комплекте с водородозаправочной станцией и заводиком по производству этого самого газа. Нет, это не первоапрельский розыгрыш: мы только не сказали, что автомобиль и АЗС удобно разместятся на домашнем столе! Горизонты будущего для вас раздвинула фирма Horizon Fuel Cell Technologies, придумавшая эту удивительную и познавательную игрушку.

Водородомобиль и заправочная станция к нему поместятся на любом столе, а главное – вполне по карману уже сегодня!

Итак, нужно только залить стакан воды в прозрачный бачок колонки и подключить ее к прилагаемой солнечной батарее. (А вы как думали – никакого расхода ископаемых ресурсов!) Пузырьки водорода соберутся вверху и через пластиковую трубочку приступайте к заправке прозрачного бака авто, роль которого выполняет небольшой воздушный шарик. Потом газ поступит в самый настоящий топливный элемент, тот выработает ток, а уж электромоторчики-то давно освоены. Теперь повернем выключатель и насладимся бесшумным бегом экологически чистого «болида», в котором не нужно даже менять батарейки.

БОРЬБА С ПРОБКАМИ ПО «НИССАНУ»

С 1 октября в японской префектуре Канагава в 25 км юго-западнее Токио началось тестирование «интеллигентной транспортной системы», изюминка которой – возможность общения автомобиля с дорожной инфраструктурой. В испытания, которые продлятся до марта 2009 года, вовлечены более 10 тыс. обычных водителей, подключившихся к навигационному сервису «Ниссан» CARWINGS.

Одна из целей эксперимента – предотвращение ДТП на перекрестках. Специальные камеры видеонаблюдения фиксируют, например, быстро приближающийся автомобиль слева, и, если пути должны, по расчету компьютера, пересечься, в салоне раздастся звуковой сигнал и голос «железного диктора» предупредит: «Внимание, автомобиль слева!». Важно, что услышат его лишь те водители, кому действительно грозит опасность!

Есть у системы и другие функции. Например, вблизи школы она попросит сбавить скорость, а на экране навигатора появится соответствующее изображение.

Наконец, о пробках – главном мучении современного водителя. Система мгновенно регистрирует замедление потока на том или ином участке и информирует об этом навигаторы, в маршрут которых он был заложен. Компьютер мгновенно подскажет объезд, сведя риск застрять к минимуму.

Сложно? Конечно. Но только не для второго тысячелетия, тем более в Японии, не перестающей удивлять мир человекообразными роботами. И если уж нельзя пока посадить такого Asimo за руль, можно хотя бы попытаться свести к минимуму пресловутый человеческий фактор!



Судя по всему, этот водитель не внял предупреждению и теперь отдохнет в пробке.

Всевидящее око следит за движением днем и ночью. Главное – оно передает информацию не только в диспетчерский центр, но и рядовым водителям!





Несмотря на закрытый обзор влево, камера, установленная над перекрестком, все прекрасно видит и передает информацию водителю и на монитор навигатора.

ПРЯМОЙ СТАРТЕР

На заре автомобилизации непременным атрибутом автомобилиста был «кривой стартер» – изогнутая пусковая рукоятка. Довольно быстро на помощь водителю пришло электричество – раскручивать ДВС стал небольшой, но сильный электромотор, который с тех пор стал основным пожирателем амперов из аккумуляторной батареи. Но главное осталось неизменным: чтобы пустить мотор, его нужно предварительно раскрутить! А может, не нужно?

Этим вопросом вплотную занялись инженеры фирмы «Бош». По идее, системе впрыска топлива не так уж трудно впрыснуть горючую смесь в один из цилиндров стоящего двигателя и затем воспламенить ее. Этот импульс и раскрутит коленчатый вал, а дальше процесс пойдет как обычно. Нужно только, чтобы хотя бы в одном цилиндре поршень находился в положении чуть позже ВМТ и оба клапана были закрыты. Правда, необходимый для горения воздух присутствует в цилиндре в слишком малом количестве и при атмосферном давлении. Вспышка получается слишком слабой и потому такой пуск оказался ненадежным – мотор заводился лишь в интервале температур от 20 до 60°С.

А что, если впрыскивать топливо в цилиндр, поршень которого еще не достиг ВМТ? Тогда первая слабая вспышка повернет коленчатый вал назад, но это позволит сжать воздух в соседнем цилиндре. Тогда в нужный момент топливо впрыскивается уже в него, вспышка получается значительно мощнее и мотор начинает вращаться уже в правильном направлении! Такой метод позволил пускать ДВС вплоть до температуры 90°С.

В общем – хорошо для лабораторных условий, но не для серийного авто. И тогда инженеры решили не отказываться вовсе от привычного электростартера, но отвести ему лишь роль помощника. И – ура! – двигатель стал надежно пускаться, тогда как потребляемый от батареи ток снизился в разы.



Способ «прямого пуска» с первоначальным импульсом в противоположном нормальному направлении вращения вала: 1 – впрыск в положении 100° до ВМТ; 2 – зажигание; 3 – впрыск во второй цилиндр на ходе сжатия; 4 – зажигание около ВМТ; 5 – пуск.

ХРОНИКА «РАШН ТУРИНГА»

Сергей Зиновьев. Фото: Юрий Тюрин, Максим Кузовков, Вадим Крючков

В подмосковном Мячкове на автодроме «Москва» завершила сезон первая из российских гоночных серий – RTCC (Russian Touring Car Championship). Составив реалистичный календарь, организаторы провели почти все этапы именно тогда и там, где обещали.

Осечка произошла однажды: московские власти внезапно запретили проводить ими же разрешенный ранее «Кубок мэра» на Воробьевых горах. Гонку экстренно перенесли на другой берег Москвы-реки, в Лужники, еще хуже приспособленные для кольцевых автогонок. Наихудшие опасения пилотов (и механиков!) подтвердились. Все шло не так уж плохо, пока не начался сильный дождь. Неоднородный и неровный асфальт покрылся лужами и ручьями. Спортивные дождевые шины рассчитаны на иное количество влаги, поэтому то и дело случались аварии. Разбили множество машин, пилоты не пострадали, зрителям понравилось – значит, этап удался.

Трасса, кстати, получилась даже интереснее, чем на Воробьевых: обзор не в пример лучше и повороты более разнообразные. Правда, добиться приемлемого уровня безо-



Автодром «Москва» не проявил себя как «аварийная» трасса, но не подумайте, что здесь совсем ничего не происходит…



Баталии «десяток» и редких уцелевших «восьмерок» в дебютном для класса «Национальный» сезоне проходили как Кубок РАФ.



«Опели» и «хонды», по возрасту не проходящие в «Туринг», прекрасно прижились в «Суперпродакшн».

пасности невозможно ни там, ни здесь. Но трассы – общий больной вопрос для всех российских серий, так что спрос с организаторов невелик: где получается, там и проводят этапы.

«ТУРИНГ»

Пять разных победителей в семи гонках – отличный показатель с точки зрения болельщиков. Перед последней гонкой чемпионата – никакой ясности с распределением медалей. Но в Мячкове ясность наступила быстро: стартовав с поул-позишн, Владимир Лабазов уверенно выиграл заезд. Картина повторилась и во втором заезде. Михаил Ухов, пытавшийся вернуть титул, увы, оба раза финишировал вторым и стал вице-чемпионом. Ветерана сгубил предыдущий этап в Лужниках, где он оказался в числе разбивших машины неудачников. Бронзовая медаль закономерно досталась Льву Фридману – победителю двух этапов.

Дебютанты чемпионата – автомобили «Ауди-А4» финской подготовки бросить перчатку доминирующим БМВ-320 не смогли. Лишь однажды Алексей Дудукало за рулем «Ауди» выиграл – в дождевых Лужниках. Передний привод на мокром асфальте держался надежнее заднего – и БМВ уступали даже «Ладе» Алексея Груздева. Командная победа в чемпионате на счету команды «Автодом БМВ Россия», за которую выступал Ухов.



«Ауди» удалось отличиться только в условиях затяжного дождя: единственную победу одержал Алексей Дудукало.



Михаил Засадыч был близок к призовым местам, но не сложилось… Утешительный приз от команды «Голден Моторс» – в студию!



Один из самых заслуженных ветеранов «кольца» Владимир Черевань пополнил свой багаж побед, выиграв Кубок страны в «Суперпродакшн».

«СУПЕРПРОДАКШН»

Двухлитровый класс для машин, по уровню подготовки чуть уступающих «Турингу», в этом сезоне не выглядел ущербным – 11 пилотов стартовали на всех этапах. Сражение завершилось в пользу московской команды «Корус Моторспорт»: опытный орловец Вла-



В концовке сезона «Калина» появилась в «Туринге-Лайт» на легальных основаниях: Сергей Нуждин едва не стал призером одной из гонок.

димир Черевань – победитель, бизнес-драйвер Валерий Павлов, показавший вполне профессиональную езду, – третий призер. Между ними расположился Александр Львов, выигравший четыре этапа из семи, в том числе последний. Петербуржец, пожалуй, был самым быстрым в этой компании, но ему не хватило удачи. На одной из мячковских гонок, например, у его «Хонды-Сивик» лопнул колесный диск – потерянных очков в итоге и не хватило, чтобы выиграть Кубок.

«ТУРИНГ-ЛАЙТ»

В августе разразился скандал с «неправильными» распредвалами, которые комиссары обнаружили на нескольких машинах. Итог: аннулировали результаты провинившихся пилотов, в том числе фаворитов чемпионата Тимура Садрединова, Сергея Крылова, Аркадия Павловского.

Группа лидеров радикально преобразилась, и концовка сезона превратилась в захватывающий боевик. Впереди колонны всей оказался действующий чемпион Александр Сотников. Но курянин сошел в Лужниках, и наилучшие шансы на титул оказались у Михаила Степанова – в гражданской жизни банкира, выступающего в 1600-кубовом классе еще со времен «Кубка VW Поло». Степанову достаточно было финишировать седьмым на последнем этапе в Мячкове – не вышло! Зато Антон Маркин выиграл второй этап подряд. Подсчитали – прослезились: у Маркина и Степанова равное число очков, но у Маркина больше побед, стало быть, он и чемпион. Сотников в Мячкове был вторым и по сумме уступил лидерам одно (!) очко – 168 против 169. В командном зачете преуспели разные отделения «Динамо-Автоспорт», заняв первые два места.

«НАЦИОНАЛЬНЫЙ»

Это класс стандартных вазовских «десяток» и «восьмерок», учрежденный зимой как честная альтернатива Кубку «Лады», где частенько разгорались скандалы из-за массовых нарушений технического регламента. Здесь чемпион определился досрочно. После Лужников тольяттинец Игорь Филиппов оказался недосягаем. Тем не менее стартовал и в Мячкове, уступив победу Павлу Сизову, который стал по итогам чемпионата вторым. Третий – Александр Желтов.

Недорогой и доступный класс «бэушных» машин (завод перестал их выпускать в спортивной версии, занявшись «калинами») привлек полтора десятка пилотов – маловато. Но, как и всей серии RTCC, ему есть куда развиваться: напрашивается мысль присоединить к этой компании «калины», благо они весьма близки по характеристикам. И если завод в своей фирменной серии НГСА не хочет объединять машины прошлого и будущего в одну группу, то RTCC ничто не может помешать. Станет только интереснее.

RTCC, несомненно, на правильном пути. Дисквалификации в «Туринге-Лайт», конечно, неприятны. Но, с другой стороны, справедливость торжествует – наказанию подвергли самого учредителя и идеолога RTCC Сергея Крылова. В этой серии выстроена наиболее четкая и понятная иерархия гоночных классов. А по итогам сезона победители, помимо лавров, получают от организатора гарантированное место в старшем классе машин – в НГСА и «Суперсерии» подобного нет. Наконец, у лидеров двух классов RTCC («Туринг» и «Суперпродакшн») есть возможность проверять силы на международном уровне: ФИА разыгрывает официальный одноэтапный Кубок Европы (ETCC). Главное теперь – с пути не сбиться. □

РАЗВЕДКА БОЕМ

Анатолий Сухов.
Фото: Юрий Тюрин, Владимир Легинский, Анатолий Сухов

Как бы вы отнеслись к возможности завтра, с утречка, махнуть… ну, скажем, на Луну? Ракету подготовят, с управлением разберетесь в полете, главное – набраться впечатлений! С такой же подкупающей простотой мне предложили выйти на старт последнего в этом году этапа заводского первенства АВТОВАЗа Lada Kalina cup на трассе «Москва» в Мячкове.

От такого предложения трудно отказаться – все же автомобильный журналист, да и к автоспорту неравнодушен. Смущало лишь то, что времени на «вкатывание» не оставалось. А кому охота быть «мальчиком для битья», пусть и на один этап? Тем более что битва, судя по турнирной таблице, предстояла нешуточная. Сразу три пилота (Андрей Петухов, Иван Губа и Андрей Агафонов) оспаривали третье место, братья Артем и Роман Козявины сражались между собой за лидерство, да и другие не оставляли надежд пробиться наверх. Среди «вкатанных» соперников на высокие результаты, конечно, рассчитывать глупо, но уж если представится шанс, постараюсь его не упустить.

ПРИСТРЕЛКА

Утро пятницы выдалось холодным, но сухим. Из моторхоумов, развернутых в паддоке, выползали заспанные механики, одичавшие за две недели походной жизни (предыдущий этап проходил на этой же трассе). Время до обеда пролетело в беготне: медицинский и административный контроль, получение датчика на автомобиль, подгонка сиденья и т.п. За десять минут до старта тренировочного заезда впервые запускаю мотор. Утробный рык заполняет стальную коробку кузова, вибрации через жестко закрепленное сиденье доходят до каждой косточки, каждой мышцы тела. Меня предупреждают: «Передачи вниз переключай последовательно, не перекрути двигатель!». Критический порог – 8 тысяч оборотов, «отсечка» – семь шестьсот, тахометр (стандартный) размечен до семи с половиной.





Пятнадцатиминутная готовность. Солнце припекает. Пока можно открыть окно – электрические стеклоподъемники здесь оставили.

Защелкиваю в пряжку четыре язычка ремней, подтягиваю широкие лямки и осторожно выезжаю из боксов. Смотреть назад через плечо, как я привык на гражданской машине, невозможно – сидишь будто приклеенный. Ориентируешься лишь по зеркалам и подсказкам механиков.

Первые круги по трассе. Вот это ход! Все передачи, кроме первой, – рабочие. На прямиках обороты двигателя на пятой переваливают за семь тысяч. Пропускаю более быстрых пилотов, стараюсь копировать их траектории. Но на очередном жестком торможении ошибаюсь и вылетаю на грунт. Скорость, однако, удалось погасить еще на асфальте, поэтому моментально возвращаюсь на трассу. Но стоило разогнаться до третьей передачи (спидометр здесь отключен, главные ориентиры для гонщика – тахометр и выбранная передача), как машина затряслась, словно в лихорадке. Кажется, от тряски щеки вывалятся из забрала шлема, а руль оторвется от вала. Не «оквадратил» ли резину? Заезжаю на питлайн – механик после короткого осмотра дает отмашку: поезжай! Причиной вибраций стала налипшая на колеса грязь, шины не пострадали.

Вот и финиш. В ушах стоит гул – голый кузов резонирует так, что никакой шлем не спасает. Конечно, время – последнее. А следующий заезд – уже квалификационный! Зато теперь можно в уме проанализировать трассу, мысленно пройти ее еще и еще раз, опираясь на мышечную и зрительную память. Механик тем временем заправляет автомобиль (за пятнадцать минут четверти бака как не бывало), регулирует давление в шинах. Перед выездом – обязательная протяжка ступичных подшипников и колесных болтов. Работы сегодня немного – все машины в целости.

«Мысленная тренировка» не прошла даром – в квалификационном заезде я показал не худшее время, да и разрыв с предыдущим – всего одна десятая. И хотя стартовать придется все равно из хвоста пелетона, шанс побороться есть!

ПЕРВАЯ КРОВЬ

Субботний день не заладился. На тренировке так и не смог найти общий язык с машиной, и время оказалось заметно хуже, чем накануне.

На старте не спешу, понимая, что сейчас главное – не делать ошибок. Головка пелетона тормозит перед первым поворотом: плотная куча машин окуталась синеватым дымом горелой резины. Оставляя наружную траекторию, пропускаю на нее обгоняющего, а сам ныряю внутрь поворота и прохожу его по са-



Послестартовый поворот – место основных баталий. У каждого – своя траектория.

Возле подиума собрались все участники последнего этапа (автор – второй слева внизу). А победителем серии стал Роман Козявин (вверху, пятый слева). Ему и достался главный приз – автомобиль «Лада-Калина».

мой бровке, зацепившись за поребрик правыми колесами. Этот маневр позволил отыграть сразу четыре позиции и выйти на седьмое место. Значит, можно бороться – вперед! Вдруг на следующем торможении машины передо мной разворачивает, и они, сцепившись, скользят наружу. Не удержав автомобиль, присоединяюсь к ним. Виной ли тому масло, которое, как потом выяснилось, теряла коробка одной из машин (его следы обнаружили и на растяжке моего авто) – не знаю. Удар почти не чувствуется, но колеса забуксовали в песке, мешая объехать «сцепку». Дав задний ход, выбираюсь на трассу. Машина повреждена – тут же на прямой ее разворачивает, приходится довернуть руль, чтобы выполнить полный оборот, и потихоньку добираться до питлайна.

От удара погнулся и дал течь радиатор – гонка для меня закончена. Обидно до слез, но главный удар впереди – «ушел» лонжерон... Вердикт механиков мрачен: в боксах не выправить. Глядя на трассу, корю себя вдвойне: в гонке осталось не так много машин, вот он – упущенный шанс! Но я не хочу сдаваться. До завтра еще есть время. Засучив рукава, начинаю разбирать «передок».

Впрочем, мой автомобиль оказался не самым пропащим – кому-то пришлось перекидывать силовой агрегат в новый кузов (это здесь куда проще, чем выправлять погнутый лонжерон). Механики возились с машинами до поздней ночи, при свете прожекторов. В конце концов, упорство победило железо – наутро все авто были в строю. Зато у меня от работы ломом и кувалдой отваливались руки и болела спина. Поделом!

На точную установку передних колес времени не оставалось, углы выставили на глазок – пригодился гаражный опыт. Вообще, здесь гонщик должен быть отчасти инженером – понимать, какое давление установить в шинах, как настроить подвеску и т.д. Но это приходит только с опытом.



Прижаться внутрь поворота оказалось выгоднее, чем толкаться снаружи: выигрыш – четыре позиции.

ПОСЛЕДНИЙ ШАНС

Как ни странно, на воскресной тренировке машина поехала лучше, чем в субботу: благодаря чуть уменьшенному расхождению колес стала увереннее держаться в скоростных поворотах.



Внутри – ничего лишнего, машина весит немногим более разрешенных 920 кг. С этого года каркас безопасности имеет защитные устройства в зоне головы водителя. Без этих накладок шлемы быстро покрывались царапинами. Кресло-ковш регулируется в продольном направлении и по углу наклона. Рулевая колонка – от ВАЗ-2110, поэтому наклонять можно и ее. На тоннеле пола – кран распределения тормозных усилий. Если спереди нужно добавить тормозной силы, туда и поворачиваем ручку. Тормозные трубки проложены в салоне, так меньше риск повредить их.

ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ АВТОМОБИЛЯ ВАЗ-11193-37

Двигатель (подготовлен УСА* АВТОВАЗ):
- «спортивная» программа управления
- шатунно-поршневая группа и прокладка ГБЦ – Federal Mogul
- «спортивные» распредвалы с высотой подъема клапана 9,8 мм и регулируемый зубчатый шкив привода ГРМ
- система выпуска – УСА АВТОВАЗ
- топливная рампа с рециркуляцией топлива («обраткой»)
- измененные шкивы привода генератора**

Коробка передач (подготовлена УСА АВТОВАЗ):
- сближенный (7-й) ряд передач
- главная пара 4,3:1
- шайбовая блокировка дифференциала (усилие расцепления – 1,5–3,0 кгс·м)
- короткий ход кулисы

Приводы колес:
- «усиленные» УСА АВТОВАЗ

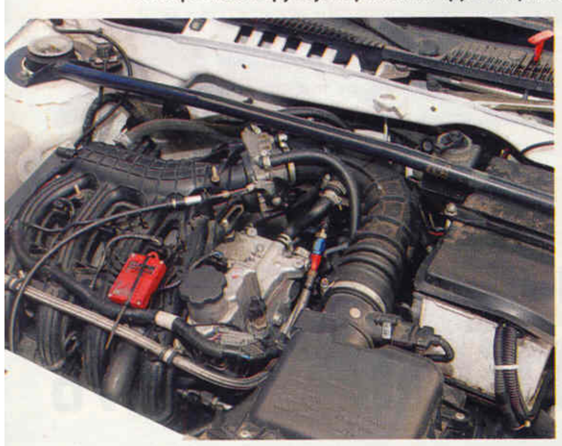
Подвеска:
- передние амортизаторы Plaza в корпусах стоек УСА АВТОВАЗ
- верхние опоры передних стоек – Асоми
- пружины и подпружинники – HR
- усиленная штатная балка задней подвески с клиновой проставкой между балкой и ступицей (угол развала колес – минус 1°)

Тормоза:
- передние ВАЗ-2112
- кран распределения тормозных усилий – Tilton

Рулевое управление:
- рулевая колонка ВАЗ-2110

Колеса:
- ВСМПО 14"

**Управление спортивных автомобилей. **Чтобы избежать разрушения генератора при высоких оборотах двигателя.*



Мотор 1,4 л выдает 120 л.с. и 145 Н·м. Его ресурс в таком режиме превышает 1000 км, что с лихвой хватает для гоночного сезона; за один этап, включая тренировки, автомобиль проходит не более 200 км. Между ветвями пластмассового впускного коллектора закреплен датчик прохождения дистанции. Красная рукоятка на «жабо» – аварийный выключатель «массы», ответный «флажок» – в салоне автомобиля.



Замок зажигания удален – в автоспорте запрещены устройства, которые способны блокировать рулевое управление. Правый выключатель – вентилятора охлаждения двигателя, в гонке тот работает постоянно.

На левом заднем стекле – все наклейки медицинской и технической инспекций. За стеклом видна омологация каркаса безопасности.



На старте вчерашний маневр не прошел – все уже знали, насколько опасно оказаться на внешней, грязной стороне трассы, и «нутрянка» свободной не осталась. В первом повороте удалось обогнать лишь не удержавшегося на трассе Александра Львова.

Постепенно догнал Юрия Аксенова, но в самый ответственный момент, во время обгона на торможении в шпильке не попал во вторую передачу и пролетел поворот. Все сначала! Долгожданный обгон удался в послестартовом повороте – он столь широк, что каждый может выбрать там свою траекторию. На круге возвращения проколол колесо. А у Юрия прокол случился кругом раньше. Похоже, фара, разбитая в пылу борьбы на одном из автомобилей, рассыпалась-таки, несмотря на обязательную оклейку скотчем. После взвешивания машины еще полчаса стоят в закрытом парке – на случай технической инспекции, если кто-то заявит протест. Ну а гонщикам пора заглянуть в протоколы.

Девятое место из двенадцати и порадовало, и расстроило. «Пристрелявшись» к машине и трассе, хочется «поработать над ошибками». Увы, сезон закрыт, а в следующем появятся и новые машины, и новые соперники, и как знать, удастся ли снова «полететь на Луну»! Гонки затягивают: в шлеме, вжатый ремнями в ковш сиденья, действительно ощущаешь себя пилотом, забывая о том, что ты журналист. К тому же управлять спортивной «Калиной» оказалось не так уж сложно и, главное, приятно. Пока этот молодой класс – самый доступный в «кольце»: дорога туда открыта всем – и профессионалам, и любителям. □

Благодарим УПРАВЛЕНИЕ СПОРТИВНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ОАО «АВТОВАЗ» и лично Александра Никоненко за помощь в подготовке материала.

ЧУЖОЙ ОПЫТ

Сергей Зиновьев. Фото: Юрий Тюрин

Ливни, обрушившиеся на курскую трассу в дни решающего этапа чемпионата страны, наводили на размышления. Стремление во всем походить на цивилизованную Европу вроде бы похвально. Но всегда ли разумно?

ГРЯЗНАЯ КЛАССИКА

Пытаясь спасти гонку, куряне неустанно чистили болотистую трассу бульдозерами. Помогало лишь отчасти. Дождь не прекращался, грязные струи из-под колес машин заливали стекла и забрала шлемов (либо… глаза!). Дворники порой не справлялись, зеркала заднего вида залепило: видимость – ноль! О какой безопасности состязаний речь, когда пилоты видят дорогу и соперников лишь эпизодически?

Хвала небесам, никаких особо опасных инцидентов не возникло. Однако мыслимо ли считать справедливыми результаты подобной гонки? И ведь это не эпизод для отечественного кросса и ралли-кросса: каждый год один-два этапа тонут в классической русской грязи.

Конфузы случаются даже с более важными по статусу гонками: в августе опять-таки из-за дождей едва не сорвался этап чемпионата Европы в Дмитрове, где трасса не в пример более ухоженная. Однако полный привод и 500 лошадиных сил машин Дивизиона 1 без труда превращают в густую кашу любой влажноватый грунт. Нам бы научиться у европейцев в подобных случаях переносить гонки на другой уикенд. Но нет, мы перенимаем опыт иного рода.

УСТНЫЙ СЧЕТ

В России до недавнего времени этап кроссового чемпионата в зачетной группе считался полноценным, если на старт выходило не менее десяти машин. Теперь взяли европейскую норму – не меньше восьми. Считать стало проще, и опытнейший Григорий Соломенцев скалькулировал: если он не выйдет на старт и не отдаст в аренду второй автомобиль, то необхо-



Приехав на гонку в Курск, Илья Резниченко обнаружил, что он уже чемпион и стартовать ему, в общем-то, незачем.



Подлинное открытие сезона – Сергей Марочкин, выступавший в двух классах машин и ставший дважды серебряным призером.





Тянем-потянем... Прискорбный этот случай ничуть не помешал Олегу Жаворонкову завоевать бронзу чемпионата в багги-1600.

димый кворум в Курске не соберется и хитрец сохранит лидерство. Так и поступил гонщик из Тольятти, завоевав золотую медаль в багги-1600. До старта «решающей гонки» на золото претендовали еще три пилота, но тщетно они хватались за голову и просили объяснить, зачем они сюда приехали.

Еще более трагична ситуация в багги-4000: из четырех плановых этапов прошел лишь один, в нем участвовали четыре пилота! Вердикт – чемпионат не состоялся. По правде, этот европейский класс пребывал полуживым уже лет десять – у спортсменов нет ни средств, ни желания. Но багги-4000 упорно тянули за уши – в Европе же он есть, значит, и у нас должен быть! Интересно, в сезоне-2007 снова будет?

Илья Резниченко (в прошлом – призер европейского первенства) чемпионом в Дивизионе 1 стал автоматически. В Курске выяснилось, что на майском (!) этапе в Казани очки начислили неверно – без учета нового правила о восьми пилотах. Пересчитали, и оказалось, что Резниченко недосягаем. Правда, он все равно стартовал и занял второе место, уступив пензенцу Сергею Марочкину, но на итог турнира этап практически не повлиял. Марочкин как был, так и остался серебряным призером, а Салават Фатхутдинов сохранил третью позицию. Кое-какие перестановки произошли лишь за пределами медальной зоны.

В массовом национальном Дивизионе 1А (легковые-1600) с этого года объявили свободу: 16-клапанные моторы, секвентальные коробки передач, иномарки – пожалуйста! Зачетные очки чемпионата получили четыре десятка пилотов. Увидели мы какие-нибудь другие машины, кроме ВАЗ-21083? Секвентальные коробки? Нет. В европейском ралли-кроссе они – обычное дело, но там, позвольте, и зарплаты другие. А для нас дорого. И мы уже знаем, что свобода технического регламента неизбежно приводит к «гонке вооружений», стоимость подготовки автомобиля стремительно растет и в итоге вся идея умирает (пример – кольцевой «Супертуризм»). Может, имеет смысл учесть собственный печальный опыт? А чемпионом в Д1А досрочно, одержав четыре победы подряд, стал казанец Ирек Миннахметов. Ему не понадобилось ехать в ненастный Курск. □

Казанец Ирек Миннахметов прервал затяжное царствование тольяттинца Алексея Иванова, владевшего титулом в легковых-1600 четыре года подряд.

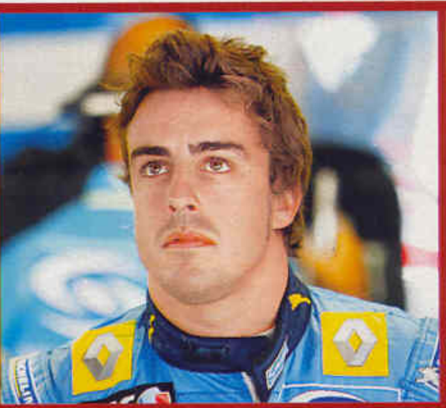
ШУМАХЕР УХОДИТ, ШУМАХЕР ОСТАЕТСЯ

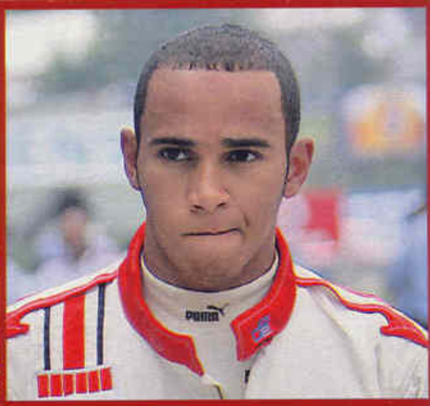
Максим Вольнов

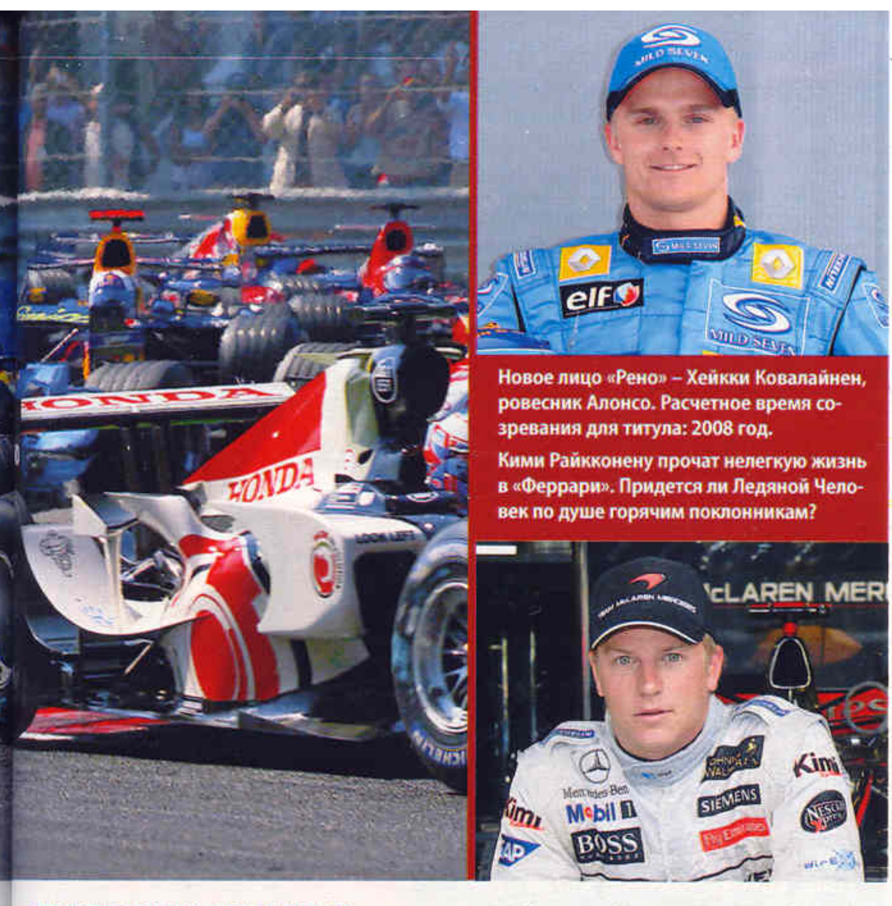
«Я рад, что сообщаю об уходе сразу после очередной победы в гонке. Многие были удивлены – ведь я по-прежнему выигрываю, зачем мне уходить? Однако я чувствую, что это идеальный момент. С годами я не становлюсь моложе. И задаю себе вопрос, хватит ли сил и энергии для того, чтобы остаться на вершине и в следующем сезоне. Конечно, я еще в хорошей форме и конкурентоспособен. Но надолго ли? А просто участвовать в гонках, будучи не в состоянии побеждать, – это не для меня».

Чуть позже Михаэль Шумахер признался, что все решил еще летом в Индианаполисе. И хотел потянуть с оглаской до самой поздней осени, но по просьбе команды поведал миру о своем уходе в Монце. Все давние знакомые Михаэля Шумахера – Дейвид Култард, Деймон Хилл, Джеки Стюарт, Ники Лауда – согласились, что уходит он чрезвычайно своевременно. Однако 38-летний ветеран покидает лишь кресло пилота, но не формулу 1. Руководство «Феррари» подчеркнуло, что Михаэль получит в команде административную должность. По слухам, главный стратег Росс Браун хочет отдохнуть пару лет…


Михаэль уходит с чистой совестью, проведя великолепный сезон и установив достижения, которые никто не превзойдет многие годы.


Фернандо Алонсо в формуле 1 уже старожил. А ведь он молод, вся карьера еще впереди. Трепещите, рекорды Шумахера!


Десятого сентября, когда Михаэль Шумахер объявил об уходе, Льюис Хамильтон стал победителем серии GP2.



Новое лицо «Рено» – Хейкки Ковалайнен, ровесник Алонсо. Расчетное время созревания для титула: 2008 год.

Кими Райкконену прочат нелегкую жизнь в «Феррари». Придется ли Ледяной Человек по душе горячим поклонникам?

ПЕРЕСТАНОВКА СЛАГАЕМЫХ

У шефа «Мак-Ларена» Рона Денниса долго теплилась надежда, что удастся создать «дрим тим»: Кими Райкконен и Фернандо Алонсо. Но Михаэль все-таки ушел, в «Феррари» освободилась вакансия, и финн не пожелал остаться в команде, где так и не смог выиграть титул, хотя были неплохие шансы. Пожалуй, Райкконен в сезоне-2007 – главный фаворит. «Феррари» вновь набрала отличную форму, а поддержать ее на уровне помогут и Михаэль, и Рори Бирн. В прошлом гениальный конструктор, построивший абсолютно все чемпионские машины Шумахера (начиная с «Бенеттона»), а сегодня технический консультант продлил контракт. Его помощь нынешнему шеф-конструктору «Феррари» Альдо Косте неоценима.

Возможно, Фернандо Алонсо немного просчитался минувшей зимой, подписывая договор с британской командой. «Мак-Ларен» после ухода главного конструктора Эдриана Ньюи в «Ред Булл» стабильно выпускает быстрые, но недостаточно надежные машины. В этом году их не удалось довести до совершенства даже к концу сезона. Конечно, никто не выкидывает испанца из списка претендентов на титул, но предрекают ему жизнь куда менее легкую, чем в «Рено». И пока неизвестно, кто станет партнером Алонсо. Скорее всего, юный протеже «Мак-Ларена» Льюис Хамильтон – чемпион серии GP2, говорят, гонщик редкого таланта. Приступил к тестам в начале осени. Но может, еще год проведет в качестве тестера, а в Гран-при стартует неплохо проявивший себя Педро де ла Роса. Испанский дуэт?

Великий комбинатор Флавио Бриаторе, сделавший чемпионами мира и Шумахера, и Алонсо, усиленно готовит радикальное обновление своей команды. По-видимому, с прицелом на сезон-2008. В будущем году напарником Джанкарло Физикеллы станет Хейкки Ковалайнен – угадайте, кто будет первым пилотом «Рено», а кто вторым? А на тесты уже приглашен... Нельсон Пике-младший, второй призер серии GP2. Все идет к тому, что в 2008-м финн и бразилец составят пару, а опытному итальянцу укажут на дверь.

КОНЕЦ ЭПОХИ

Смена поколений в формуле 1, таким образом, скоро завершится окончательно. Последние из могикан, те, кто стартовал вместе с Сенной и Простом, стоят у порога – Дейвид Култард и Рубенс Баррикелло. Жак Вильнев и Хуан-Пабло Монтоя устроили скандальный побег в Америку. Ральф Шумахер и Ярно Трулли, при всех их заслугах, корифеями не стали. Должности главных персонажей чемпионата мира надолго застолбили 27-летний Кими, 25-летний Фернандо, 26-летний Дженсон Баттон. Те, кто стартовал вместе с Шумахером.

Как ни крути, а Золотой Мальчик, превратившийся в Красного Барона, – явление эпохальное в масштабах автоспорта. Одни его боготворят, другие на дух не переносят – признаки подлинного кумира и гения. Пилот, побивший почти все рекорды формулы 1, установивший новые точки отсчета для грядущих поколений. Великий гонщик. Возможно, самый великий. Не случайно Ники Лауда, остающийся преданным «Феррари» до сих пор, предупреждает Райкконена о возможных проблемах: «Вся Италия страстно болеет за «Феррари», и если побед будет мало, на Кими со всех сторон обрушится такое давление, с каким он никогда не встречался. Этой команде с ее сегодняшним менталитетом нужен не просто быстрый и стабильный пилот. У Михаэля совершенно особая харизма, он, если угодно, построил команду вокруг себя и умел настраивать ее на борьбу. Заменить Михаэля в полной мере, конечно же, невозможно. Предвижу, что болельщикам его тоже будет сильно не хватать». □

ВРЕМЕННЫЕ ЛИДЕРЫ



Восьмой этап «туринговогo» чемпионата мира (WTCC) в Турции перевернул представления о том, кто именно борется за титул. Из группы наиболее вероятных претендентов уцелел лишь Энди Приоль. Можно сказать, британцу повезло: Габриэле Тарквини, блиставший на стамбульской трассе, выиграл только один заезд, а в другом финишировал лишь третьим. Итальянец явно был в ударе и отстает теперь от Приоля всего на одно очко!

Подтянулся и экс-чемпион Европы швед Рикард Райделл. А Джеймс Томпсон и Аугусто Фарфус, бывшие главные преследователи Приоля, откатились на пятое-шестое места. Поразительно: никто из трех лидеров не набрал в Турции ни одного зачетного очка!

Предсказать сюжеты оставшихся гонок вряд ли кто возьмется. Известно лишь, что в испанской Валенсии часть балласта с БМВ Приоля снимут (в WTCC действует правило весового гандикапа). Полегчают и машины Томпсона с Фарфусом. А вот Райделла и, особенно, Тарквини нагрузят по полной программе.

ПОХОД ЗА СЕРЕБРОМ

Кроссовый чемпионат Европы финишировал в итальянской Маджоре. Некоторые лидеры, обеспечившие себе призовые места досрочно, сюда не приехали. Среди них чемпион и вице-чемпион в легковом Дивизионе 1 – немец Хельмут Вильд, россиянин Александр Квашнин. Гонку выиграл хозяин трассы Симоне Раванья на «Лансере» – для него это был единственный старт в чемпионате…

В целом россияне проявили себя менее активно, чем в предыдущие годы, когда Россию на каждом этапе представляли шесть–восемь пилотов. Экс-чемпионы Айрат и Радик Шаймиевы из Еврокросса ушли, и самую активную пару составили другие братья – столичные армейцы Александр и Сергей Квашнины. Для Александра это был второй полный сезон, и опыта хватило, чтобы завоевать серебро – единственная в этом году наша награда. Из других отметим Александра Фалеева – молодой пилот пропустил лишь один этап из одиннадцати. Два последних провел неудачно и завершил турнир в шаге от бронзы, уступив троице чехов.



ГРУНТОВОЕ ДЕРБИ

Подиумы двух совершенно разных гонок – ралли Японии и Кипра выглядели как близнецы-братья: Себастьен Лоэб, Маркус Гронхольм, Микко Хирвонен. И борьба-то шла в схожем ключе. Лидеры «Ситроена» и «Форда» бились друг с другом, Гронхольм в какие-то моменты даже лидировал, но затем уступал первенство Лоэбу. Как говорится, результаты в точности отражают соотношение сил.

Однако отрыв «Ситроена» от «Форда» в зачете марок еще немного уменьшился – благодаря стабильности финского дуэта и сходам испанских партнеров Лоэба по команде Даниэля Сордо и Ксавьера Понса. И если в зачете пилотов не возникает сомнений относительно чемпиона, то интрига командной борьбы обострилась. Оставшиеся гонки чемпионата – грунтовые, а Гронхольм и Хирвонен за рулем «фокусов» чувствуют себя на грунте прекрасно.



РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

11-й этап, ралли Японии

1. **С. Лоэб** (Франция, «Ситроен-Ксара»)	3:22.20
2. **М. Гронхольм** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	0.05
3. **М. Хирвонен** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	2.46
4. **К. Эткинсон** (Австралия, «Субару-Импреза»)	6.07
5. **М. Штоль** (Австрия, «Пежо-307»)	7.10
6. **Т. Араи** (Япония, «Субару-Импреза»)	9.05
7. **П. Сольберг** (Норвегия, «Субару-Импреза»)	11.43
8. **Ф. Нутахара** (Япония, «Мицубиси-Лансер»)	22.57

12-й этап, ралли Кипра

1. **С. Лоэб**	4:40.50
2. **М. Гронхольм**	0.21
3. **М. Хирвонен**	5.16
4. **М. Штоль**	6.39
5. **Т. Гардемейстер** (Финляндия, «Ситроен-Ксара»)	8.40
6. **Х. Сольберг** (Норвегия, «Пежо-307»)	14.40
7. **К. Понс** (Испания, «Ситроен-Ксара»)	14.46
8. **П. Сольберг**	15.21

После 12 этапов

Пилоты:		Команды:	
1. **С. Лоэб**	112	1. **«Кронос Тоталь Ситроен»**	142
2. **М. Гронхольм**	77	2. **«BP-Форд»**	135
3. **Д. Сордо**	41	3. **«Субару»**	79
4. **М. Хирвонен**	39	4. **«OMV-Пежо Норвэй»**	59
5. **М. Штоль**	33	5. **«Стобарт VK М-Спорт Форд»**	30
6. **П. Сольберг**	23	6. **«Ред Булл – Шкода»**	22

WTCC, после 8 этапов

Пилоты:

1. **Э. Приоль** (Великобритания, БМВ-320)	58
2. **Г. Тарквини** (Италия, «СЕАТ-Леон»)	57
3. **Р. Райделл** (Швеция, «СЕАТ-Леон»)	54
4. **Д. Мюллер** (Германия, БМВ-320)	51
5. **Дж. Томпсон** (Великобритания, «СЕАТ-Леон»)	49
6. **А. Фарфус** (Бразилия, «Альфа-Ромео 156»)	46

Команды:

1. **СЕАТ**	201
2. **БМВ**	195
3. **«Альфа-Ромео»**	125
4. **«Шевроле»**	103

Серия GP2, итоги

1. **Л. Хамильтон** (Великобритания)	114
2. **Н. Пике** (Бразилия)	102
3. **А. Према** (Франция)	66
4. **Т. Глок** (Германия)	58
5. **Дж. Пантано** (Италия)	44
6. **Э. Висо** (Венесуэла)	42

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ПО КРОССУ, ИТОГИ

Дивизион 1 (легковые)

1. **Х. Вильд** (Германия, «Фольксваген-Поло»)	180
2. **А. Квашнин** (Россия, «Рено-Клио»)	142
3. **Л. Брожек** (Чехия, «Форд-Фокус»)	121
4. **А. Ервандян** (Россия, «Фольксваген-Гольф»)	116…
7. **С. Квашнин** (Россия, «Рено-Клио»)	60

Дивизион 3 (багги-4000)

1. **П. Бартош** (Чехия, «Форд»)	151
2. **Р. Керка** (Чехия, «Татра»)	142
3. **Я. Гошек** (Чехия, «Ауди»)	136

Дивизион 3А (легковые-1600)

1. **П. Турек** (Чехия, «Шкода»)	179
2. **Л. Ганак** (Чехия, «Фольксваген»)	153
3. **В. Носалек** (Чехия, «Кавасаки»)	104
4. **А. Фалеев** (Россия, «Сузуки»)	85

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

7-й этап, ралли «Псков»

1. **А. Жигунов** (Москва, «Мицубиси-Лансер»)
2. **А. Желудов** (Москва, «Субару-Импреза»)
3. **П. Салури** (Эстония, «Мицубиси-Лансер»)
4. **Е. Аксаков** (Москва, «Субару-Импреза»)
5. **Е. Вертунов** (Москва, «Субару-Импреза»)
6. **В. Прохоров** (Москва, «Мицубиси-Лансер»)

НАДДУТЫЕ РАРИТЕТЫ

Вадим Никишев. Фото: Александр Кульнев

Конечно, идея устроить импровизированные соревнования на пустынной площадке между двумя УАЗами – «Патриотом» и неумирающей «буханкой» – со стороны выглядела абсурдной. Вседорожники в принципе не приспособлены для спринтов, а уж ульяновские покорители полей – и подавно. Кроме того, новая модель оснащается впрысковым мотором ЗМЗ-409 мощностью 136 л.с., а утилитарные микроавтобусы до сих пор плюют карбюраторным выхлопом на все нормы токсичности...

Со старта первым сорвался «Патриот». «Буханка» замешкалась, шлифуя мокрый асфальт задними колесами, а потом с неотвратимостью булыжника, пущенного из давидовой пращи, мгновенно настигла и опередила современного родственника.

«Буханка» легко отрывается от «Патриота» – когда еще увидишь такое?

«БУХАНКА» С СЮРПРИЗОМ

Откровенно говоря, тяжелому «Патриоту» в этой гонке изначально предназначалась роль мальчика для битья. По разгонной динамике архаичный микроавтобус легко даст фору многим современным малолитражкам – хоть отечественного, хоть импортного производства. Из

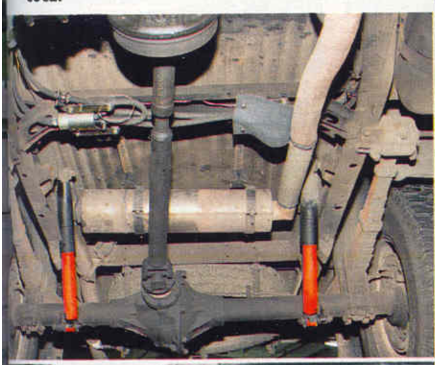
Внешне «турбо-буханка» отличается лишь новым бампером с лебедкой. Окрашенный «металликом» кузов крепится к раме через дополнительные проставки.

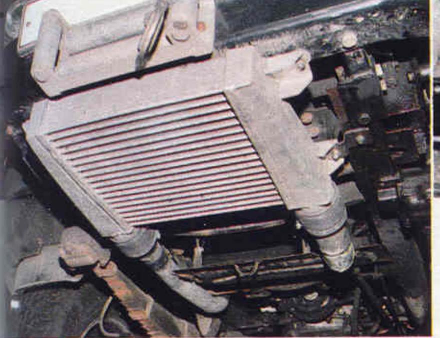




Современный агрегат потребовал модернизации моторного отсека.

Под днищем тюнингового УАЗа – проставки под рессоры, газовые амортизаторы «Плаза», измененная система выпуска и два бензонасоса.





Интеркулер под передним бампером ничем не прикрыт, но просвет в полметра позволяет не беспокоиться за него.



Пол в облагороженном салоне покрыт алюминиевыми листами – практично и глаз радует.

вызывающего слезы ностальгии (у кого-то – и аллергии) анахронизма «буханка» превратилась в шоу-кар, внешне почти неотличимый от серийного, зато способный потешить случайных свидетелей. Ведь в крохотном моторном отсеке между передними сиденьями разместился 16-клапанный впрысковый двигатель ЗМЗ-406.4, вдобавок оснащенный турбонаддувом! Мощность 2,3-литрового агрегата с турбокомпрессором «Гаррет» и промежуточным охладителем воздуха достигает 200 л.с., а крутящий момент – 320 Н·м. Неудивительно, что с отключенной передней осью даже покрышки 265/75R16 не в состоянии эффективно реализовать избыток тяги. Трансмиссия же осталась практически без изменений: жестко подключаемый передний мост, в котором появился винтовой самоблокирующийся дифференциал, родные коробка передач и раздатка. В тормозной системе появились передние дисковые механизмы типа «УАЗ-Хантер», а вращать руль помогает гидроусилитель, позаимствованный у нижегородского «Соболя».

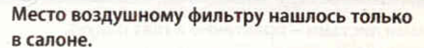
Два штатных топливных бака оставили, ведь аппетит у форсированного мотора немалый. Только систему питания пришлось доработать: при проектировании серийной конструкторы еще слыхом не слыхали об электронном впрыске. Основной, рабочий бак теперь сообщается с дополнительным при помощи бензонасоса. Всего их два – подающий и упомянутый перекачивающий.

Салон тюнинговой «буханки» претерпел модернизацию: комфортабельный задний диван позволяет даже длинноногим пассажирам забыть о своем росте, а между двумя раздельными креслами в передней части, установленными против хода, соорудили столик. Деловые переговоры высокого уровня не для этой машины, но провести с комфортом уикенд на природе – вполне можно.

Спереди же любовно сохранили атмосферу семидесятых. Водителю и пассажиру места нашлись по бокам моторного отсека, и хотя «сидушки» теперь современные, упитанным людям здесь делать по-прежнему нечего. Передняя панель с разбросанными по ней приборами и тумблерами так же блестит окрашенным металлом, а тонкий и жесткий руль автобусного диаметра ориентирован как и положено автобусу – практически горизонтально. Высоко поднятые педали своей компоновкой и недетскими усилиями поддерживают имидж ретромобиля, длинная «кочерга» коробки вызывает панический страх промахнуться мимо нужной передачи. На самом деле бояться не нужно: запутаться в четырех ступенях просто невозможно.

Ну, помолясь, приступим. С наслаждением вонзив первую, отпускаю сцепление и прибавляю газ. Все-таки она едет, и как! Стоит посмелее нажать на педаль, «буханка» настойчиво устремляется вперед. Крутить мотор до отсечки страшно, потому смена передач происходит на средних оборотах. Под каждый сброс в салоне раздается громкое шипение с нервными всхлипами – впускной тракт выведен в салон, а бачок воздуш-





Место воздушному фильтру нашлось только в салоне.



Развернуть «Волгу» «жуком»? Легко!

ного фильтра расположен прямо за пассажирским сиденьем. В этом есть свой кайф – турбодинамике соответствует должная акустика.

Ветровое стекло покрывается каплями дождя, но вспомнить из лекций военной кафедры, как на УАЗах включаются дворники, с ходу не удается. На помощь приходит владелец машины: ба, пейзаж в появившейся амбразуре требует от водителя немедленных действий. Право, лучше бы управление осталось без усилителя! Крутить баранку можно мизинцем, но понять, что происходит с передними колесами, очень трудно. Работать рулем с непривычки лучше на малых углах, иначе можно запоздалой коррекцией так размотать высокий автомобиль, что удержать его на дороге будет невозможно. С учетом компоновки «полметра до смерти» и конструктивного отсутствия ремней безопасности доводить «буханку» до предельных режимов как-то не хочется.

А с другой стороны, вы когда-нибудь ездили на раритетных автомобилях? Обычно это подразумевает отсутствие эргономики, дискомфорт, невнятную управляемость – но зато сколько удовольствия! А тюнинговый УАЗ – блюдо еще более экзотичное, из меню кухни «фьюжн». Смешение стилей – рискованное дело, но тем интереснее получился результат.



Двигатель содержится в чистоте – логично, ведь авторы проекта увлекаются автоспортом.

НА ПУТИ К «НЕМЕДЛЕННОЙ ПОМОЩИ»

В свое время значительную часть автопарка «Скорой помощи» составляли микроавтобусы УАЗ. Упомянутый двухсотсильный уникум мог бы по



праву стать самой быстрой каретой, если бы не представитель другого славного семейства – «Волга» с кузовом универсал. Такие машины носили на бортах надпись «медпомощь», и злые языки расшифровывали ее не как «медицинскую», а как «медленную». Но зеленому универсалу с расширенными колесными арками, еще одному объекту тюнинга, таких насмешек удалось бы избежать. Здесь, как и на «турбо-буханке», установлен мотор Заволжского завода, но с индексом 405.4. Он тоже обзавелся ТКР и интеркулером, которые повысили отдачу до 230 л.с. и 380 Н·м. Это больше, чем у знаменитого ГАЗ-2424 с мотором от «Чайки»! Правда, задний редуктор позаимствовали как раз у той восьмицилиндровой машины. Его передаточное отношение совсем невелико, но разгон впечатляет даже со стандартной коробкой передач.

Тормозная динамика на должном уровне: на этот раз тюнеры основательнее подошли к вопросам безопасности. Спереди вентилируемые диски диаметром 324 мм охватывают 6-поршневые суппорты, сзади место барабанов заняли штатные дисковые – те, что на обычных «волгах» устанавливают на переднюю ось.

Однако даже при резком торможении доработанный универсал не клюет носом. Способствуют этому дополнительные амортизаторы Finwhale, установленные в подмогу основным на рычагах передней подвески. Она, кстати, еще шкворневая, но благодаря тщательно подобранным углам установки колес машина управляется относительно внятно. Относительно – потому что и тут картину портит гидроусилитель. Он позволяет повернуть шестнадцатидюймовые колеса на стоянке, но в движении проявляет ненужное усердие.

Впрочем, можно ли многого требовать от «Волги» с кузовом универсал? Нужно, ведь этот ГАЗ-310221 язык не поворачивается назвать тихоходом. Благодаря доработкам он держится очень уверенно в столичном городском потоке, состоящем по большей части из иномарок. Кстати, авторы проектов – в прошлом спортсмены, успешно выступавшие на «волгах» в кроссе, на кольце и трековых гонках. Кому, как не им, под силу избавиться от недостатков этой машины и подчеркнуть ее достоинства. □

В ЗВУКОВОМ ОКРУЖЕНИИ

Денис Чиликин

Окружающий звук, объемное звучание – термины, пришедшие к нам относительно недавно. Но уже сейчас домашним кинотеатром, где многоканальное звучание поддерживают пять-шесть колонок, никого не удивишь. Все чаще появляются автомобили с системами «окружающего» звучания, установленными штатно – на заводе. Но многие автовладельцы до сих пор полагают, что их ресиверы с четырьмя динамиками дают такой же «окружающий» звук, который так моден в индустрии кино. Тут они заблуждаются.

ОТ ОДНОГО

Собственно технология окружающего звука пришла к нам из кинозала. А там – свои требования и, стало быть, своя история развития.

Чтобы привлечь зрителя, кинематографу со временем потребовалось нечто большее, чем просто большой экран... Закономерно, что к исходу 50-х стало появляться панорамное изображение и стереозвук – сигнал, записанный независимо для левого и правого канала, который позволил «разложить» звук в плоскости. Но парадокс сохранялся и в этом случае: «кинотеатр» должен был давать максимальный эффект присутствия, а широкоэкранное панорамное изображение не лучшим образом сочеталось с «плоским» звуком.

Первым шагом на пути к окружающему звучанию стало добавление «центрального» канала. Речь идет о еще одной колонке, расположенной в центре, которая должна обеспечивать четкие диалоги и вносить лучшую панораму звука. Но простое добавление канала привело бы к необходимости менять всю аппаратуру. Поступили иначе: стереосигнал записывали так, что при помощи декодера из него можно было выделить звук для центрального канала.

Но все равно – это было еще не то звучание, которое дало бы эффект присутствия, объема. Поэтому следующим шагом стало добавление тыловых каналов. В итоге получилось пять колонок вокруг зрителя (левый, правый, левый тыловой, правый тыловой и центральный каналы). Суть та же: специальный стереосигнал раскладывался при помощи декодера на пять каналов.

В 80-х годах подобный стандарт окружающего звука (Surround Sound) вошел в массовую технику под именем Dolby Pro Logic (Dolby – в честь основателя) и применяется до сих пор.

БОЛЬШЕ ЦИФР

Следующий этап развития, безусловно, связан с пришествием цифровых технологий

Динамик центрального канала Alpine DLB-100R

Имеет конструкцию с собственным акустическим оформлением. Устанавливается на приборной панели и создает хорошее звучание для центра, сопоставимое по качеству с врезными динамиками. Пиковая мощность динамика – 30 Вт.





Декодер Prology ADSP-2351

Один из вариантов автомобильного декодера монтажного размера 1 DIN. Обеспечивает декодирование аудиосигнала систем Dolby Digital, DTS, Dolby Pro Logic II в формат 5.1 и дает возможность коммутации до трех дополнительных источников аудиосигнала и двух источников видеосигнала.



Театральный усилитель Alpine MRA-D550

Аппарат оснащен встроенным процессором с декодерами пространственного звучания форматов Dolby Digital, Dolby Pro Logic II и dts, а кроме того, развитым кроссовером и параметрическим эквалайзером. Схема усиления включает пять каналов без сабвуфера (предполагается, что в высококлассной системе за бас должен отвечать отдельный моноблок).



Головное устройство NRG IDM-7001D
DVD-ресивер с моторизованным 7-дюймовым ЖК-монитором. Поддерживает форматы DVD/VCD/DVD-Audio/SVCD/CD/MP3/MPEG4/ WMA/JPEG и уже снабжен встроенным декодером Dolby Digital 5.1.

и носителей. Скажем, на DVD используется цифровой принцип хранения звуковой информации. При этом она изначально записана для всех каналов индивидуально. На сегодняшний день самые распространенные декодеры – Dolby Digital и dts (последний отличается меньшей степенью сжатия аудиосигнала).

Часто встречающиеся обозначения, например «5.1», означают количество каналов: 5 – широкополосных и 1 – низкочастотный (попросту – сабвуфер). В последнее время появились новые стандарты, например «6.1» – в них уже используется центральный канал для тыла.

ПЕРЕЕЗД

Технология построения «окружающего» звука в автомобиле схожа с домашней техникой. Нужны источник звука, декодер объемного звучания, усилитель и провода. В зависимости от исполнения DVD-проигрыватель может быть совмещен с декодером или, скажем, усилитель с декодером.

Теперь о нюансах. Чтобы разложить звук в «пять плюс один» канал с помощью внешнего декодера, нужен DVD-проигрыватель или ресивер с цифровым аудиовыходом. Если выход только аналоговый, то «объемное» звучание позволит получить лишь декодер Dolby Pro Logic, работающий с аналоговым стереозвучанием. Но в этом случае неизбежна потеря качества. Декодеры же Dolby Digital и dts работают только с цифровым сигналом. То есть на их входе – один цифровой сигнал, а на выходе – индивидуальные аналоговые сигналы для каждого канала: полный набор 5.1. Дальше дело за их усилением. Все то же, что и с привычным стереосигналом, только каналов усиления больше. Если говорить о декодере как об устройстве, то в нем могут быть одновременно стандарт Dolby Digital и dts. Как и на самом DVD-диске, звук может быть записан в нескольких форматах. Выбор предпочтения – за вами.

Еще один важный момент. Поскольку колонки в автомобиле удалены на разное расстояние от слушателя, то правильно расставить их можно только виртуально, при помощи временных задержек: из более близких колонок звук будет доноситься позже. Такая функция – уже не диковинка и применяется даже в автомобильных ресиверах, дабы «отодвинуть» от водителя самую близкую левую колонку.

Получит ли широкое распространение окружающий звук в автомобиле? Твердо ответить сложно: учитывая серьезные затраты и привязанность системы в первую очередь к фильмам, играм и т.п, а не к музыке, есть некоторые сомнения. К тому же во время движения громкий и натуральный спецэффект может отвлечь водителя. Хотя наверняка найдутся ценители «окружающего» звучания, которые не пойдут на компромиссы – ни дома, ни в автомобиле. □



КОШКА ПРИСЕДАЕТ

Взгляните на изображение доработанного «Ягуара-ХК»: отличия от серийного найти невозможно. Неудивительно, ведь это результат работы инженеров компании H&R – она специализируется на доводке ходовой части. В подвеске появились пружины с прогрессивной характеристикой, которые уменьшили клиренс машины на 35 мм. Но при этом комплект разрабатывался с учетом параметров заводских амортизаторов, эффективность которых посчитали достаточной. Для лучшей управляемости рекомендуется установить алюминиевые проставки, которые расширяют колею на 40 мм. Качество компонентов гарантирует не только известность фирмы, но и сертификат TUV.

ТОЧКА G

Владельцы БМВ, желающие выделиться из несчетного количества любителей баварских автомобилей, могут обратить внимание на новые колеса от компании G-POWER. Прежде всего, внимание привлекают диски о шестнадцати спицах, конструкция которых позволила улучшить охлаждение тормозных механизмов. Колеса состоят из трех частей: у них алюминиевая ступица и составной обод, внешняя часть которого изготовлена из стали, крепеж при этом титановый.

Колеса G-POWER ограниченной партии Styling-III делают на заказ под каждый конкретный автомобиль, размерность колеблется от 19 до 22 дюймов (!) при ширине обода 8–11 дюймов.



ВПРЯЧЬ НЕ МОЖНО?

«Мерседес» многолик. Это и люкс-седаны, и автобусы, и грузовики, и целый выводок крошек «Смарт»: для двоих (fortwo), для четверых (forfour), а теперь еще и для прикола (forfun). Последняя модификация – это шоу-кар, сконструированный из «Смарта» и утилитарного «Унимога» серии 460. Необычный автомобиль обладает завидной проходимостью: колеса диаметром 1,4 метра, дорожный просвет 0,65 м и регулируемая пневмоподвеска. Дизельный мотор развивает 84 л.с. Получившийся гибрид может вызывать насмешки или восхищение, но равнодушным не оставит никого.



ГИЛЬОТИНА И ТРЕЗУБЕЦ

Стилисты ателье «Италдизайн», создавая новый «ФИАТ-Гранде Пунто», неплохо потрудились. В итоге передняя часть автомобиля напоминает ни много ни мало итальянские суперкары «Мазерати». Чтобы владелец «Пунто» ощущал себя причастным к настоящему «гран туризмо» еще в большей степени, фирма LSD предлагает комплект дверей гильотинного типа. Забавно, что создатели пошли на столь популярный в России шаг – замену стандартных шильдиков на более престижные. На фотографии хорошо видно, что заводской логотип ФИАТа уступил место эмблеме «Мазерати». Как вам такая комбинация из трех зубцов?





СБИТ ПО СОБСТВЕННОМУ ЖЕЛАНИЮ

Максим Приходько. Фото: Константин Якубов



Скажите, вы против повышения культуры на дорогах? Не желаете соблюдать ПДД? Отказываетесь быть вежливым по отношению ко всем участникам движения? Казалось бы, единственно возможный ответ – отрицательный…

Однако, как показывает практика, не все участники движения равны. Как были у нас в стране пешеходы бесправными, так и остаются. Сколько можно втолковывать отдельным гражданам, что сгонять с «зебры» тех, кто пешком, а не на колесах, – признак дурного тона! С другой стороны, и сами пешеходы не всегда «белые и пушистые» – переходят они улицы там, где им надо, а совсем не там, где предписано правилами.

Теоретически, для вразумления наиболее «ретивых» пешеходов писан закон. Пункт 12.29 КоАП за нарушение пешеходом ПДД предусматривает наказание в виде предупреждения (сурово!) или штрафа 50 рублей. Естественно, лишь при условии, что нарушителя застукал инспектор. Правда, и в этом варианте звезды на его погонах и в небе должны так «сойтись», чтобы тот самый инспектор обратил на пешехода внимание, пресек его попытку перейти дорогу в неположенном месте и не поленился заполнить протокол… В реальной жизни такие совпадения почти исключены.

ОТЦЫ И ДЕТИ

Москва, восемь утра, сентябрьский четверг. Учебный год начался совсем недавно. Обыкновенная школа в районе Сокольников, в двух шагах от проезжей части. Знак «пешеходный переход» – метров за пятьдесят от того места, где в школьном заборе открыта узенькая калиточка – для тех, кто идет учиться. Хорошо школярам и их родителям, живущим на «правильной» стороне улицы. Тем же, кто идет по другой стороне, надо как-то улицу перейти. «Зебра» перехода далеко, а калитка – вот она! Логически рассуждая, надо бы «зебру» аккурат напротив входа нарисовать, но – увы!.. Ее «подкрепляет» мощный «лежачий полицейский». Так что машины возле школы проезжают степенно. Еще бы: «храм знаний»…

Улицу перебегают (а вовсе не переходят!) по-разному, но тактика единообразна: быстрый взгляд вдаль, оценка ситуации и, собственно, старт. Конечно, вне «зебры». Пожалуй, только в скорости все спринтеры разнятся; тут зависит от возраста учащихся и количества изучаемых предметов: легкий портфель первоклашки совсем не то же, что сумка десятиклассника. Это относится к «одиночным выступлениям». Совсем другое дело – «парное катание», где тон (или темп) задают взрослые. Если ребенка

В 2005 ГОДУ ПО ВИНЕ ПЕШЕХОДОВ В РОССИИ ПРОИЗОШЛО 49 610 ДТП, В КОТОРЫХ ПОГИБЛО 7898 ЧЕЛОВЕК, А 42 920 – ПОЛУЧИЛИ ТРАВМЫ.

Вот так мама дает сыну наглядный «урок» Правил дорожного движения.





«Учись, дочка: один бросок, и мы уже у школы!»

«НАКЛЕЙКИ»

Вот, как принято говорить в таких случаях, сухие строчки протокола, из последних: «17 августа в 18.05 на 69-м км МКАД (внутреннее кольцо)... водитель автомашины «Мерседес», следовавшей по МКАД в направлении Ленинградского шоссе, совершил наезд на перебегавшего проезжую часть в неположенном месте неизвестного пешехода, который от полученных травм скончался на месте...» Водители-дальнобойщики уже успели прозвать таких отчаянных пешеходов «наклейками». Вот такой грустный, черный юмор...

сопровождает отец – значит, дорогу пересекут по-военному – броском. Если мама (бабушка) – жди небольшого одноактного балета, с метаниями, причитаниями, и размахивания сумкой для сменной обуви, как самым последним аргументом «переходного» периода. К слову сказать, процесс высаживания родителями своих чад из автомобилей перед школой тоже достоин описания; но о нем – в следующий раз.



Семеновская площадь в Москве. Подземный переход – в нескольких метрах, но по верху перейти улицу можно быстрее!

«ПЕРЕХОДОНЕНАВИСТНИКИ»

Переезжаем в другой район города, для смены диспозиции, так сказать. Выход из метро, крупный торговый центр. Переход, обозначенный соответствующими знаками, как всегда расположен вдалеке от народных троп. И вот идут себе граждане где захотят, вне зависимости от пола и возраста; хорошо хоть, по сторонам смотрят. Неподалеку видим пару инспекторов, но у них явно другие заботы. Хотя, надо сказать, ГИБДД регулярно устраивает акции, вроде всем известной «Внимание – пешеход!». Видимо, последняя закончилась давно, да и от них толку чуть. Как бегали пешеходы через проезжую часть на любой сигнал светофора, так и бегают. Самое страшное, что взрослые своим примером прививают несмышленым чадам подобные «нормы поведения» на дорогах...

Более того, появилась целая категория индивидов, которые принципиально (иного объяснения нет!) игнорируют подземные переходы! Сейчас, конечно, иной переход заткнет за пояс небольшой универсам по ассортименту предлагаемой продукции (от газет и сигарет до одежды и бытовой техники). Казалось бы, ходи да радуйся, ан нет – народ упорно желает перейти многополосную дорогу кратчайшим путем, уворачиваясь, как тореадор от быка, от мчащихся машин...

«Эх, – скажет читатель, – открыли Америку! Ну, перебегают родители с детьми улицу возле школы – да у нас народ запросто МКАД перебегает! И у некоторых даже получается!» Увы, не у всех...

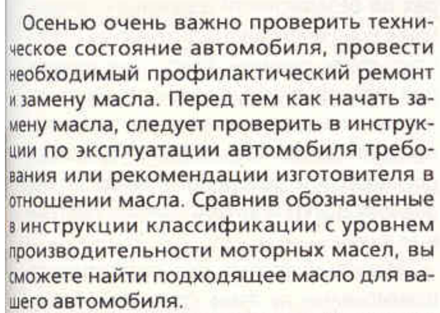
Закон выживания в крупном российском мегаполисе.



Так что же толкает некоторых наших граждан на безрассудные поступки? То самое многоликое российское «авось»? Нехватка острых ощущений или еще что-то? Наплевательское отношение к своей жизни – мол, у нас на Руси она искони ничего не стоила? Ладно, не ценишь ты свою жизнь (и своих детей заодно), но водитель-то причем? Он-то, когда выезжал из дома, не думал, что кто-то прыгнет прямо под колеса! Что станет с ним потом? Пойдет «срок мотать»? Или, если даже его оправдает суд, будет всю жизнь носить на сердце этот грех и навсегда «завяжет» с автомобилем? Примерно в таком ключе я невесело размышлял по дороге на работу после рейда. Только занес ногу, чтобы ступить на пешеходный переход, смотрю – на приличной скорости едет дорогой японский вседорожник. «Наверняка не притормозит!» – подумал я. Однако «джип» вежливо пропустил меня и поехал дальше. Я глянул ему вслед: на месте государственного номера красовалась табличка «Моя территория. Мои правила». Выходит, не все еще потеряно?.. □

На правах рекламы

Модернизированное моторное масло Neste City Pro 5W-40 подходит как для самых новых, так и для более старых автомобилей и вэнов



Осенью очень важно проверить техническое состояние автомобиля, провести необходимый профилактический ремонт и замену масла. Перед тем как начать замену масла, следует проверить в инструкции по эксплуатации автомобиля требования или рекомендации изготовителя в отношении масла. Сравнив обозначенные в инструкции классификации с уровнем производительности моторных масел, вы сможете найти подходящее масло для вашего автомобиля.

Особое внимание следует обратить на требования к маслам для новых автомобилей, так как в 2004 году в европейских классификациях ACEA произошли основательные изменения. Также, в связи с усовершенствованием конструкции двигателей, изменились американская классификация API и специальные классификации различных производителей автомобилей.

В ответ на новые требования автопроизводителей компания **Neste Oil** разработала и осенью 2006 года выпустила на рынок масло нового поколения **Neste City Pro 5W-40.** Старая рецептура этого продукта, использовавшаяся до настоящего времени, была заменена на новую.

Модернизированное, полностью синтетическое моторное масло Neste City Pro 5W-40 изготавливается на основе всемирно известных, вырабатываемых по собственной технологии синтетических базовых масел компании Neste Oil и с применением высококачественных присадок нового типа.

Новое масло Neste City Pro 5W-40 сохранило также и все уже имевшиеся раньше классификации, поэтому его можно использовать и в более старых автомобилях. После основательного исследования и тестирования для Neste City Pro 5W-40 были определены следующие классификации и одобрения:

API: SM, SL, SJ/ CF
ACEA: A3/B3 2004, A3/B4 2004, ACEA C3 2004
Mercedes Benz: 229.31, 229.3, 229.1
BMW: Longlife 2004, Longlife -98
VW: 500.00/502.00/505.00
Porsche

Обозначенный выше профиль работоспособности очень широкий, поэтому **Neste City Pro 5W-40** отлично подходит для использования в сервисных центрах в качестве универсального моторного масла как для новых, так и для старых автомобилей.

Помимо модернизированного **Neste City Pro** в ассортименте **Neste Oils** имеются, как и раньше, специальные масла для известных марок автомобилей:

Neste City Pro A5/B5 0W-30 - моторное масло для продленных интервалов замены, способствующее экономии топлива. Оно специально разработано для новейших моделей легковых автомобилей Volvo с 5- цилиндровыми двигателями (начиная с 2005 года), требующими соответствия ACEA A5/B5. Предельный интервал замены масла для этих новых моделей составляет 30.000 км пробега, или 1 год. Масло применимо также для бензиновых и дизельных двигателей легковых автомобилей и вэнов Renault, Citroen и Peugeot, требующих уровня производительности ACEA A5/B5 или API SL, SJ/CF.

Neste City Pro LL 5W-30 специально разработано для бензиновых и дизельных двигателей новейших автомобилей Opel и Saab концерна GM. Также может применяться в других бензиновых и дизельных двигателях японских, французских и итальянских легковых автомобилей и вэнов, предъявляющих требования к моторному маслу на уровне ACEA A3, B3, B4 или API SL, SJ/CF.

Neste City Pro W LongLife III 5W-30 - моторное масло, предназначенное для продленных межсервисных интервалов. Оно заменяет все масла, отвечающие требованиям 503.00/506.00 LongLife I и II концерна VAG, за исключением дизельных двигателей VW V10 и R5.

Соответствует также уровню производительности VW 504.00/507.00. Применимо и для более старых моделей VAG в соответствии с требованиями VW 500.00, 501.01, 502.00, 503.01, 505.00 и 505.01. Масло относится к классу Low SAPS (масло с низким содержанием сульфатной золы, фосфора и серы). Благодаря этому масло применяется также для автомобилей, где используется фильтр твердых частиц в выхлопных газах.

Neste City Standard 5W-30 - маловязкое синтетическое моторное масло класса ACEA A1/B1, в котором реализованы новые требования по низкому трению и чистоте бензиновых двигателей. По своим характеристикам этот продукт особенно подходит для новых двигателей Ford, для которых рекомендуется использование масла в соответствии со спецификациями M2C 913-B, M2C 913-A или M2C 912-A1. Масло содержит лучшие современные присадки, которые значительно повышают качество смазки, предотвращают коррозию и образование нагара, сохраняют эффективность на протяжении всего срока службы.

Специальные масла **Neste Oils** отличаются особо низким расходом, способствуют значительной экономии топлива, поддержанию чистоты двигателя и снижению износа на протяжении длительного периода эксплуатации.

Аапо Ниеми,
начальник отдела разработки автомобильных смазочных материалов Neste Oils



Победитель суровых северных условий

Производитель: Neste Oil, Финляндия. Дополнительная информация о производителе продукции Neste Oils на сайте www.nesteoil.com • Региональные дистрибьюторы: • "КСА", **Москва**, тел./факс: (495) 739 37 36, www.ksa.ru • "Вираж", **Москва**, тел./факс: (495) 476 26 77, www.virazh.ru • "Дельта-сити", **Москва**, тел./факс: (495) 168 7461, www.delta-city.ru • "Балтийский Союз", **Санкт-Петербург**, тел. (812) 703 41 36, факс (812) 703 41 37, www.bsoil.ru • "Рутений", **Калининград**, тел./факс: (74012) 77 82 44, finmasla@gazinter.net • "Автрейд", **Новосибирск**, тел./факс: (3832) 11 94 66, www.autoraid.ru • "Н-Ойл", **Минск**, тел./факс: (37517) 292 50 81 • "Агро-Союз", **Днепропетровск**, тел./факс: (380562) 311 473, www.agrosoyuz.ua



Марк Тилевич

ВОТ ОНО, ПРОТИВОЯДИЕ!

«ОТКАЗ ОТ СПЕЦСИГНАЛОВ ПОЗВОЛИТ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ БЕЗОПАСНОСТИ!» ПОМИЛУЙТЕ, КАКИМ ОБРАЗОМ? КАК ДАЖЕ ТАКАЯ ВАЖНАЯ И НЕОБХОДИМАЯ МЕРА (ПОКА ОНА КАСАЕТСЯ В ОСНОВНОМ МОСКВЫ) САМА ПО СЕБЕ МОЖЕТ ИЗБАВИТЬ ОТ ПУГАЮЩИХ СВОИМИ ЦИФРАМИ ЖЕРТВ НА ДОРОГАХ?

НЕ НА ПОТОМ

У наших читателей еще свежи в памяти сентябрьские дни, когда теле- и радиоэфир, газеты и интернет заполнили «мигалки», «спецсигналы», «спецномера» и другие слова-символы автомобильных привилегий. Президент в очередной раз потребовал от министра внутренних дел Нургалиева срочных мер по наведению порядка на дорогах. Начали с мигалок. Что ж, с чего-то, наконец, надо начинать… То, что творится на улицах Москвы, все больше грозит другим российским мегаполисам и продолжаться так далее не может. Потери на дорогах страны уже сейчас как на войне.

Без малого полвека я в «За рулем» и столько же лет сам за рулем. Но даже в страшном сне не мог себе представить того беспредела, что царит на столичных улицах. Да, в городе катастрофически не хватает дорог, развязок, крайне мало парковок, нет разумной организации движения. Но самая большая беда, мы знаем, в другом. Разнузданность и нахрапистость части водителей дезорганизует движение в городе и, что еще горше, не встречает решительного противодействия власти в лице ее Госавтоинспекции. В этом, скорее всего, корень зла.

Первой моей реакцией на объявленную войну мигалкам был вздох облегчения – лед тронулся! Но уже очень скоро пришлось задуматься. В последовавших вслед за первыми сообщениями акциях и выступлениях депутатов и чиновников (вспомним хотя бы демонстративный отказ от мигалок депутатов Госдумы – единороссов) настораживало часто повторяющееся: «Отказ от спецсигналов позволит решить проблему безопасности!» Помилуйте, каким образом? Как даже такая важная и необходимая мера (пока она касается в основном Москвы) сама по себе может избавить от пугающих своими цифрами жертв на дорогах, от ухудшения качества нашей жизни из-за бесконечных пробок с потерей времени, опозданиями и другими прелестями? И не получится ли, что куда более действенное и радикальное в борьбе с этим злом отступит «на потом», на второй план? К сожалению, на такие мысли наводит и долгожданный указ президента о первоочередных мерах по безопасности дорожного движения с поручениями правительству. В них опять-таки главный упор – на отмену привилегий, а остальное: улучшение условий дорожного движения, увеличение пропускной способности улиц и дорог, оказание экстренной помощи попавшим в ДТП и другое – через запятые и «а также».

Может, и впрямь нет оперативного противоядия от этой страшной болезни? Полноте. Есть. Им успешно пользуются в цивилизованном мире, о нем хорошо знают у нас в Госавтоинспекции и выше, иногда создание базы данных называют в ряду планируемых мер. Но как-то невнятно и нерешительно. А ведь речь-то о неотвратимости наказания за каждый проступок за рулем, за каждое нарушение. Об этом, кстати, почти из номера в номер напоминает «За рулем». Дело это хлопотное, затратное, но человеческая жизнь, как известно, цены не имеет – она бесценна.

НУЖЕН СВОЙ ФЛЕНСБУРГ

Вспоминаю, как много лет назад по дороге в Гамбург на мою просьбу поторопиться немец-водитель почти со страхом ответил: «Нельзя. У нас – Фленсбург». Чем так страшен для него этот небольшой город на границе с Данией? Здесь обосновался центр сбора данных на каждого водителя ФРГ – своего рода банк персональных дел. В нем с момента получения прав будут фиксировать каждое твое нарушение с указанием (и это главное!) количества полученных штрафных баллов, которые, в зависимости от тяжести нарушения, дополняют и сам по себе чувствительный денежный штраф. Баллы при следующих твоих проступках на дороге суммируются, и если вновь нарушил – жди кары, вплоть до лишения водительского удостоверения. По истечении двух лет баллы «сгорают», но только не после первого, а лишь последнего твоего наказания, так что приходится порой годы ездить под дамокловым мечом: нарушаешь – принудительно на-

правят на курсы обучения, еще раз – на очень серьезный психологический тест, «тест идиотов», где навсегда могут отлучить от авто. Дальше – лишат прав. Система, не имеющая, кстати, ничего общего с отмененным у нас пресловутым «талоном предупреждения», четко отработана, очень строга, и тот, кто боится лишиться прав – а это каждый водитель ФРГ – неукоснительно соблюдает дорожные законы. Таков результат неотвратимости наказания!

Фленсбургскую Фемиду интересуют лишь штрафные баллы (очки). Фактом же самого нарушения и денежным штрафом занимается местная (земельная – в ФРГ) дорожная полиция. И начинается все со знакомых нам радаров, правда, в ином исполнении, иных количествах и в куда более разнообразных формах применения – стационарных, мобильных, скрытых, открытых и т.д. Радар может оказаться в какой-то неприметной припаркованной машине либо в другом месте, где встречи с ним никак не ожидаешь. А поскольку все, что он фиксирует, запечатлено на фото – пощады не жди, от штрафа не отвертеться. Ты, конечно, вправе через адвоката обратиться в суд, если не согласен с полицией, но шансов мало: по статистике более 90% жалобщиков проигрывают дело. Если виноват, неминуемо получишь по почте извещение о наказании и расстанешься с весьма солидной по немецким меркам (о наших и не говорю) суммой, да еще пополнишь свой штрафной счет.

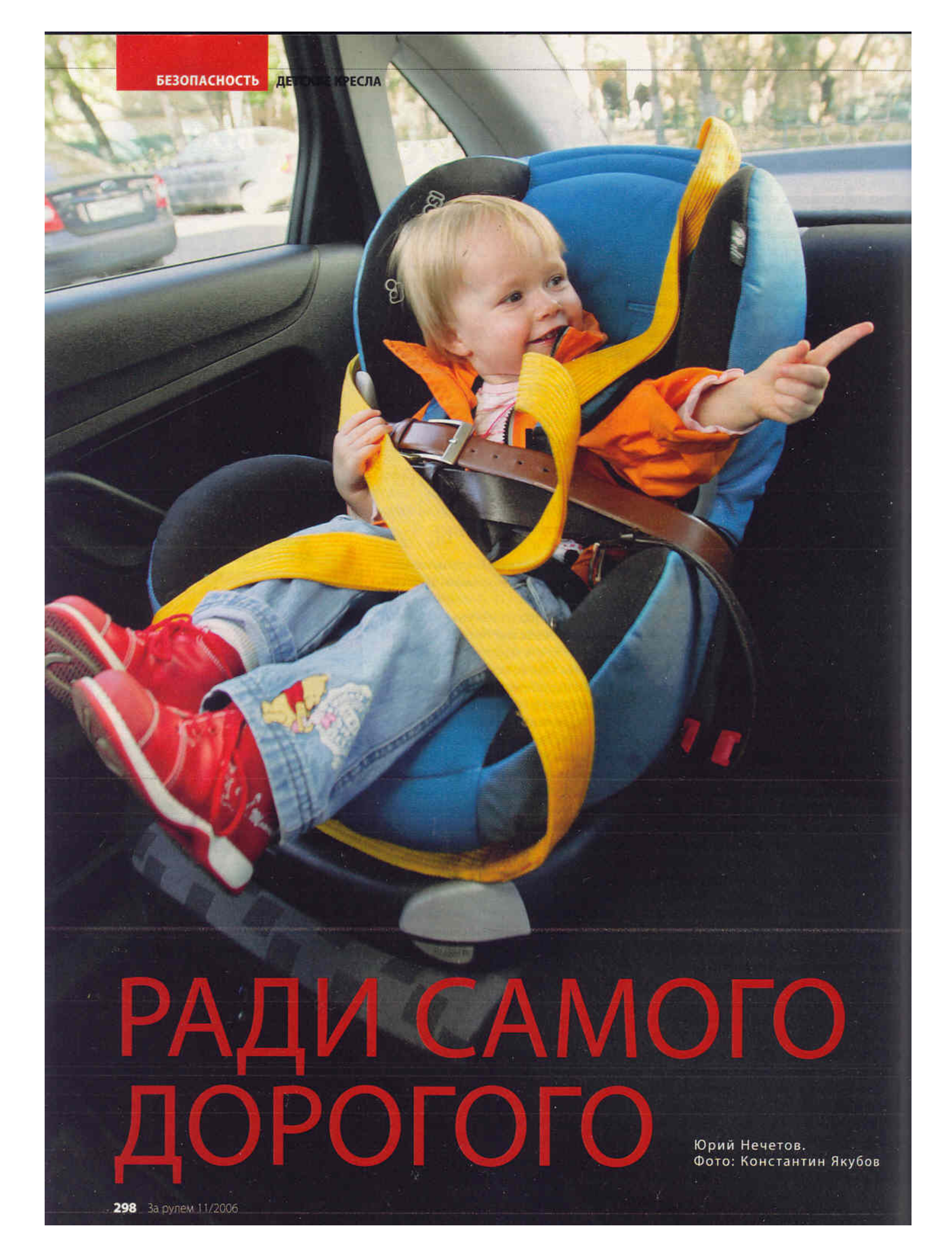
Специальная техника фиксирует на автотрассах не только скорость, но и расстояние до впереди идущего автомобиля. Нормы тоже суровы. Если, скажем, ты на своем мощном «Порше» приблизился на опасную дистанцию, будь уверен – в лучшем случае выложишь круглую сумму, в худшем – лишишься прав.

Я не из числа сторонников жестких мер по отношению к водителям. Долгая жизнь в «За рулем», всегда имевшем сотни тысяч преданных читателей, приучила превыше всего ставить их интересы, защищать, помогать. Но именно поэтому я ратую за скорейшее создание «российского Фленсбурга» со всеми его строгостями, карами, неизбежной ответственностью. Без этого, уверен, попытки навести порядок на наших дорогах, сократить число жертв – лишь полумеры. Первейшее и главное здесь (об этом говорит не только немецкий – весь мировой опыт) – неотвратимость наказания за неуважение к дорожным законам. Другого не дано.

Я РАТУЮ ЗА СКОРЕЙШЕЕ СОЗДАНИЕ «РОССИЙСКОГО ФЛЕНСБУРГА» СО ВСЕМИ ЕГО СТРОГОСТЯМИ, КАРАМИ, НЕИЗБЕЖНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ. БЕЗ ЭТОГО, УВЕРЕН, ПОПЫТКИ НАВЕСТИ ПОРЯДОК НА НАШИХ ДОРОГАХ, СОКРАТИТЬ ЧИСЛО ЖЕРТВ – ЛИШЬ ПОЛУМЕРЫ.

В этом же ряду (особенно зная нынешние милицейские нравы) еще одна, пусть и не столь масштабная, но очень актуальная задача: исключить взимание штрафа с нарушителя на дороге. Лет пятнадцать назад в Норвегии я брал интервью у начальника дорожной полиции Осло, где, как известно, за нарушение скоростного режима или других дорожных правил штрафуют и самого короля. Со всей деликатностью я поинтересовался, как обстоят дела со взятками. В Норвегии очень высокие штрафы – оттого мне представлялось понятным желание избежать их. Вопрос оказался для собеседника трудным: он никак не мог взять в толк, о чем речь – понять смысл слова «взятка» в данном контексте. Столь невероятным считал он подобное в кругу своих подчиненных! Думаю, у нас с таким же трудом придется искать сотрудника ДПС, чурающегося взятки. И если я не прав – буду счастлив.

При этом, однако, категорически не соглашусь, будто у нас, россиян, это в крови. В памяти водителей моего поколения хранится другой образ гаишника – не мздоимца, не равнодушного, а готового всегда помочь и выручить. Таких надо растить из молодых, хорошо платить им, хорошо их учить и воспитывать. Многое тогда изменится на наших дорогах. □



РАДИ САМОГО ДОРОГОГО

Юрий Нечетов.
Фото: Константин Якубов

В этом материале мы не будем убеждать вас использовать специальное кресло для своего малыша. Аргументировать такое приобретение – не уважать читателя; давайте еще обсудим, нужны ли ребенку витамины! Это поняли и законодатели: с 1 января 2007 года детские автокресла станут в России обязательными. А раз так, пора кресло…

ВЫБРАТЬ

В зависимости от веса ребенка кресла делятся на пять групп: «0» – до 10 кг (от рождения примерно до 9 месяцев); «0+» – до 13 кг (от рождения до 18 месяцев); «1» – 9–18 кг (от 8 месяцев до 4 лет); «2» – 15–25 кг (от 3 до 7 лет); «3» – 22–36 кг (от 5 до 12 лет).

Две «нулевые» группы – это люльки, в которых младенец располагается полулежа, лицом против хода автомобиля и очень редко боком. Группы «1» и «2» – ковшеобразные кресла, причем для младшего возраста они снабжены встроенными пятиточечными ремнями, а для старшего используют штатные автомобильные. Группа «3» чаще всего представляет собой пенопластовые подушки (бустеры) без спинок (подробнее в ЗР, 2006, № 5).

Широко распространены универсальные модели, но их достоинства могут обернуться недостатками, когда вашему малышу не подойдут предлагаемые регулировки… Оптимальный выбор, на наш взгляд, – сначала «0» или «0+», затем универсальное «1»/«2» и потом недорогая подушка «3». Кресла и люльки можно приблизительно оценить в 3–10 тыс. руб.

КУПИТЬ

Максимальное количество баллов в крэш-тестах – аргумент серьезный, но не решающий. Прежде всего, малышу должно быть удобно, иначе вместо того, чтобы следить за дорогой, вам придется уговаривать капризничающего пассажира. Здесь важно все, не только первоочередные форма, жесткость и материал сиденья, но и цвет обивки, наличие столика и подножки…

Далее следует проверить значок сертификации – прямоугольную оранжевую наклейку на силовом каркасе кресла (см. Нашу справку). Обратите внимание на подробные рисунки, разъясняющие, как правильно установить и закрепить кресло в машине. Проведенные в Европе исследования показали, что при установке люлек групп «0» и «0+» в 56% случаев родители совершают ошибки, а для разных типов кресел «1-й» группы – от 66 до 92%! Даже с простейшими подушками-бустерами путаются 52% пользователей. Требуйте инструкцию на русском языке!

Самое время оставить залог и пойти примерить кресло к автомобилю. Хватает ли длины ремня безопасности для установки выбранной модели? Особенно это важно для люлек, там ремня должно быть «много»! Насколько быстро и удобно кресло монтируется? При этом оно должно стоять очень плотно и иметь минимальную подвижность вперед и в стороны.

ПРАВИЛЬНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ

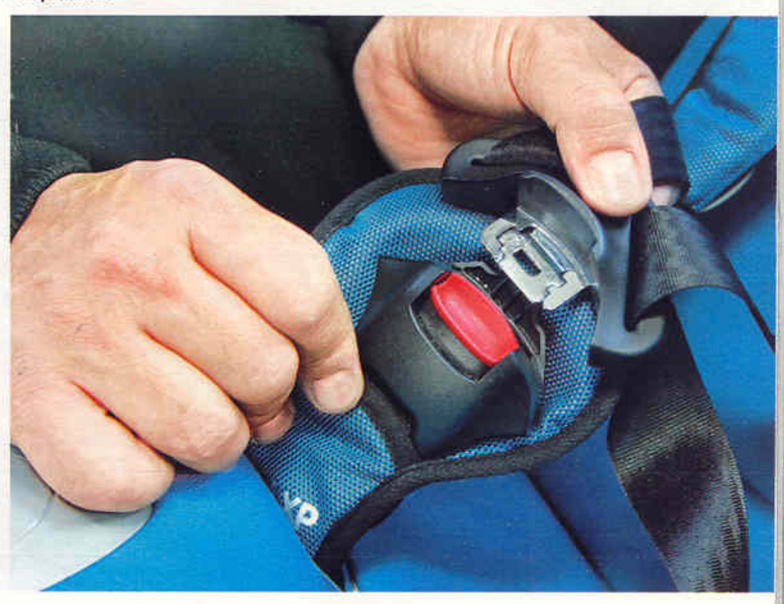
Где лучше всего устанавливать детское кресло?

Наиболее безопасное место – сзади посередине, но только если оно оборудовано трехточечным ремнем. При фронтальном ударе ребенок не достанет до передней спинки, но, что еще более важно, при боковом окажется далеко от любой двери. Ведь по статистике 26% тяжелых травм и гибели детей происходят при боковых столкновениях и лишь 16%



Места пролегания автомобильного ремня выделены красным цветом. Сверху виден фиксатор ремня. Рисунки помогут правильно смонтировать кресло.

Ремни фронтально ориентированного кресла очень прочные и снабжены стальным замком, способным выдерживать усилия в сотни килограммов.



ЗНАК СЕРТИФИКАЦИИ

На нем содержатся сведения о группе кресла, его расположении в автомобиле, допустимом весе ребенка, код страны, выдавшей сертификат (1 – Германия, 2 – Франция, 3 – Италия, 4 – Нидерланды, 5 – Швеция, 6 – Бельгия и т. д.), его номер. В Европе требования к детским удерживающим устройствам регламентируют правила ECE R44. Причем сейчас одновременно действуют как более мягкие требования ранней редакции R44/03 (введены в 1995 г., действительны до 2009 г.), так и сменяющие их более жесткие R44/04 (введены в 2005 г.).

MAXI-COSI
front and rear seat
universal
0-13 kg
E4
03442905
Nr. 0839641

Расположение в автомобиле (переднее или заднее сиденье)

Группа (универсальное)

Вес ребенка (допустимый диапазон)

Страна сертификации (Нидерланды)

Номер поправки (редакции)

Номер сертификата


У ориентированной назад люльки тонкие ремни и пластмассовый замок – они не нагружаются при аварии и лишь фиксируют младенца.

При установке люльки вперед обязательно нужно отключить подушку безопасности, о чем напоминает наклейка на боковине передней панели.

AIRBAG PASS.
ON
OFF



Выключатель передней пассажирской подушки часто располагается в перчаточном ящике или правом торце передней панели.

при фронтальных. Еще 14% приходится на опрокидывания и 5% на наезды сзади. Если трехточечных ремней сзади два – ставьте кресло справа, со стороны тротуара.

Можно ли монтировать детское кресло впереди?

Переднее место потенциально более опасно. Использовать его стоит лишь при необходимости и если это допускает инструкция – например, когда мама-водитель вынуждена присматривать за беспокойным малышом. Обязательно отключите подушку безопасности!

Некоторые универсальные кресла допускают установку как лицом по ходу, так и против. Какое положение предпочесть?

Перегрузки в направлении грудь-спина переносятся легче, чем в противоположном. Это особенно касается малышей с неокрепшими костями и относительно тяжелой головой. В возрасте до 18 месяцев кресло, установленное спиной вперед, в пять раз безопаснее; в общем же случае оно обеспечивает эффективную защиту в 90–95% аварий, а ориентированное по ходу – в 60%. Проблема в том, что подросшим детям не нравится ехать задом наперед, они начинают крутиться и о правильной посадке говорить уже не приходится.

Что такое «Изофикс»?

Система Isofix – крепление кресла быстродействующими замками к скобам непосредственно на кузове автомобиля. Это удобно, обеспечивает высокий уровень безопасности, но… подходит не каждому автомобилю и довольно дорого. Кресла «Изофикс» выпускают лишь в группах «0», «0+» и «1». □

БОЛЕЕ ДВУХ ТРЕТЕЙ ЕВРОПЕЙЦЕВ ПУТАЮТСЯ ПРИ УСТАНОВКЕ ДЕТСКИХ КРЕСЕЛ. НЕ ПОПОЛНЯЙТЕ ИХ ЧИСЛО!

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Ваше отношение к детскому креслу?



32%	давно использую
32%	собираюсь приобрести
16%	куплю, когда заставят
20%	не хочу зря деньги тратить

ДЕЛО О «ПОЖИЛОМ КОРЕЙЦЕ»

Сергей Смирнов. Рисунок: Сергей Савилов

Владимир Ш. по случаю приобрел дачу. Помимо множества плюсов у нее был один, но жирный минус – добираться без машины крайне неудобно. И вот на семейном совете приняли решение: покупаем автомобиль! Только вот с финансами после появления загородной недвижимости было негусто, поэтому решили брать машину в кредит. Проштудировав ворох справочных изданий по продаже автомобилей, Владимир нашел очень заманчивое предложение!

БЕСПЛАТНЫЙ СЫР

Дело в том, что некое ООО «Автозапад» недорого предлагало новые (или почти новые) автомобили с консервации. Владимира в автосалоне встретил вежливый менеджер и рассказал, что большинству продаваемых авто уже более двух лет, но все они или без пробега, или с минимальным. Основную массу составляли машины корейских и английских марок. Внимание Владимира привлекла «Дэу-Леганза» с двигателем 2,2 л и очень богатым оснащением. Менеджер объяснил, что машина предназначалась для рынка США, где такие только и уважают. Хотя автомобилю уже исполнилось три года, он, по словам продавца, не эксплуатировался и стоял на складе в Корее, поэтому пробег на одометре был ничтожный – меньше 3000 миль. Магазин предоставлял гарантию, а еще – сотрудничал с одним из банков, где открывали кредит на покупку. Посоветовавшись с друзьями, Владимир тут же отправился в банк, и уже через два дня автомобиль за 10 000 долларов был готов к службе у нового хозяина.

Машина понравилась всем членам семьи. Просторный салон, кондиционер, автоматическая коробка передач. Но, как говорится, счастье было недолгим…



ГЛАЗ КОСИТ И НОГИ РАЗНЫЕ

На первом ТО механики выявили неисправность автоматической коробки: необходимо заменить сальники. Казалось бы, ничего страшного, автомобиль-то на гарантии, поэтому первый «звонок» Владимира не встревожил. Прошло пять дней, «Дэу» после ремонта покинул станцию сервиса, но, как оказалось, ненадолго. Первый ремонт подействовал как катализатор: машина как будто решила честно признаться в своем возрасте… Правая передняя фара запотела после мойки и отказалась светить; краска на крыше по краям люка облезла; во многих местах полезла ржавчина; вышел из строя нейтрализатор; а еще при движении появился какой-то стук. В общем, после расконсервации и «снятия грима» автомобиль стал превращаться в «нормальную» трехлетку с немалым километражом, да еще и с врожденными дефектами.

В автосалоне Владимира успокоили: дескать, все не так уж страшно – исправим по гарантии. Однако из множества неисправностей устранили лишь одну: стекло запотевающей фары… замазали по шву толстым слоем герметика. Только вот фара от этого работать не стала (не говоря о ее внешнем виде!). По остальным дефектам ответы были по сути одинаковыми: «гарантия не распространяется на лакокрасочное покрытие», «нейтрализатор вышел из строя из-за плохого бензина», «стук в районе рейки рулевого управления при осмотре механиком сервиса не обнаружен».

Увы, привычный подход к потребителю, который сводится к формуле: «Купил – и радуйся!».

Вскоре Владимир обнаружил течь масла из «автомата» и вновь отправился на сервис. Механики в очередной раз осмотрели машину, установили факт утечки и довольно быстро отремонтировали агрегат. «Теперь точно у вас никаких проблем не будет!» – заверили они Владимира.

Проблем действительно не было – целых три недели! Но после этого масло решило вновь покинуть коробку передач. Только теперь Владимир решил обратиться в специализированную станцию по ремонту и обслуживанию «автоматов». Вердикт вынесли неутешительный: необходим капитальный (и очень дорогой!) ремонт; кроме того, в сервисе предупредили, что ездить небезопасно – коробка в любой

момент может выйти из строя.

...Через девять месяцев после покупки Владимир решил предъявить фирме-продавцу претензию и потребовать возмещения понесенных убытков. За помощью Ш. обратился к нам, в юридическую фирму «Правозащита «За рулем».

НА ЧТО МОЖНО РАССЧИТЫВАТЬ

Изучив предоставленные документы, мы обратились в магазин с досудебной претензией, где в качестве требований указали расторжение договора купли-продажи, возврат уплаченных за автомобиль денежных средств и возмещение всех понесенных убытков.

Наша позиция основывалась на следующем. Потребитель вправе потребовать расторгнуть договор купли-продажи товара и вернуть деньги, если товар был продан с существенными недостатками. Закон «О защите прав потребителей» поясняет, какие недостатки признаются существенными: которые либо неустранимы, либо проявляются вновь после устранения, либо не могут быть устранены без несоразмерных расходов или затрат времени. Кроме того, анализ нормативных документов показал, что к «существенным» может быть отнесен недостаток, который делает использование товара по назначению опасным для жизни, здоровья или имущества граждан. Вспомним: автоматическую коробку ремонтировали дважды, и каждый раз пытались устранить одни и те же недостатки; в конечном итоге, дефект остался! В претензии были упомянуты и другие проблемы, возникшие в период эксплуатации автомобиля.

ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ И ПРОДАВЦАМ ТОВАРОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ АВТОМОБИЛЕЙ, СЛЕДУЕТ ПОМНИТЬ, ЧТО БИЗНЕС ДОЛЖЕН СТРОИТЬСЯ НА УВАЖЕНИИ ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЯ.

Наша претензия осталась без ответа – и тогда, собрав необходимые документы, мы обратились с исковым требованием в Балашихинский городской суд Московской области. На предварительном судебном заседании (на которое, кстати, представители ответчика не пришли) судья дала понять, что без экспертизы не обойтись. На очередное заседание суда мы пришли с подготовленным ходатайством о назначении и проведении автотехнической экспертизы. Вот только судебное заседание не состоялось по той причине, что наше дело... просто забыли включить в список рассматриваемых!

Владимиру тем временем позвонил директор автосалона и предложил бесплатно заменить коробку передач. Оказалось, там сменилось все руководство. Новый руководитель с пониманием отнесся к проблеме и предложил решить все вопросы мировым соглашением. Однако Владимир потратил уже слишком много времени, сил и средств, чтобы согласиться на это.

...Суд, изучив имеющиеся в деле доказательства, вынес решение, согласно которому исковые требования Владимира были удовлетворены частично, а именно: договор купли-продажи расторгли, с автомагазина взыскали сумму, уплаченную за автомобиль. Кроме того, с ООО «Автозапад» были взысканы денежные средства, потраченные владельцем на ремонт, проценты по кредиту, неустойка за неудовлетворение досудебной претензии, а также судебные расходы и моральный вред. В общей сложности, сверх стоимости автомобиля автосалон должен был выплатить больше ста тысяч рублей.

Сейчас Владимир уже получил все причитающиеся ему деньги. А главный урок нашей истории в том, что отстаивать свои права не только можно, но и нужно. Ведь это не просто единичный случай победы конкретного потребителя в борьбе за свои права, это – очередной маленький кирпичик, заложенный в фундамент, на котором должна быть возведена система цивилизованных отношений.

P.S. Решение суда ответчик выполнил в кратчайшие сроки, что говорит о порядочности нового руководства этой компании. Да и с автомобильными «старичками» без пробега, судя по всему, здесь решили расстаться, закрыв это направление бизнеса. Ведь нельзя быть «вечно молодым»... □



На вопросы читателей отвечает заместитель начальника ДОБДД МВД России генерал-майор Александр ЯКИМОВ

Нормативные правовые акты, упоминаемые в ответах ДОБДД МВД РФ читателям «За рулем»:

Ответы 1, 2

Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств (приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения), введен в действие приказом МВД РФ от 7 декабря 2000 г. № 1240.

Ответ 4

Правила регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД РФ. Приказ МВД РФ от 27 января 2003 г. № 59, зарегистрированы в Минюсте России 7 марта 2003 г.

1. На моей «Ниве» давно «закис» ручник. Правду ли говорят, что за такую неисправность машину могут эвакуировать на штрафстоянку?

С. КИРИЛЛОВ, ПЕТРОЗАВОДСК

Одним из оснований для задержания транспортного средства с помещением его на специальную стоянку, в соответствии с частью 1 статьи 27.13 КоАП РФ, является управление транспортным средством (ТС) с заведомо неисправной тормозной системой, за исключением стояночного тормоза (часть 2 статьи 12.5 КоАП РФ). В то же время неисправность стояночной тормозной системы входит в Перечень неисправностей и условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена (пункт 1.5). Ответственность за соответствующее нарушение предусмотрена частью 1 статьи 12.5 КоАП РФ в виде предупреждения или наложения административного штрафа в размере одной второй минимального размера оплаты труда. Обращаю ваше внимание и на то, что данная неисправность не позволит пройти государственный технический осмотр.

2. Купил автомобиль с тонированными стеклами. Прежний владелец утверждает, что это заводская тонировка. Не будет ли у меня проблем с дальнейшей эксплуатацией?

Д. КОВРОВ, НЕФТЕЮГАНСК

Независимо от того, каким способом затонированы стекла, их светопропускание должно удовлетворять требованиям ГОСТ 5727–88 «Стекло безопасное для наземного транспорта. Общие технические условия». Напомню, что светопропускание ветрового стекла должно быть не менее 75%, передних боковых – не менее 70%. Для других стекол этот параметр не нормируется. Отмечу также, что примечанием к пункту 7.3 упомянутого выше Перечня неисправностей запрещено эксплуатировать ТС с зеркальными тонированными стеклами. Если указанные нормы не соблюдены, у вас возникнут проблемы как при прохождении государственного технического осмотра, так и при эксплуатации автомобиля. В частности, вас могут привлечь к ответственности в виде предупреждения или штрафа в размере одной второй минимального размера оплаты труда.

3. Считается ли переоборудованием машины установка нестандартных колесных дисков?

М. ЕФРЕМОВ, МОСКВА

От конструкции колес непосредственно зависит безопасность дорожного движения. Без согласования с соответствующими органами допускается установка только колес, которые сертифицированы в составе ТС соответствующей марки и модели (что подтверждено документом). Установка несертифицированных колес является внесением изменений в конструкцию транспортного средства. Это должно быть оформлено в соответствии с требованиями приказа МВД России от 7 декабря 2000 г. № 1240 (зарегистрирован в Минюсте России 25 января 2001 г., регистрационный № 2548), с которыми мы неоднократно знакомили читателей (см., например, ЗР, 2006, № 7).

4. С женой по очереди пользуемся одним автомобилем. Могу ли я возить с собой ПТС, а жена – свидетельство о регистрации или наоборот?

С. НЕЕЛОВ, МОСКОВСКАЯ ОБЛ.

Пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации обязывает водителя механического транспортного средства иметь при себе и передавать для проверки сотрудникам милиции регистрационные документы на ТС. К ним в соответствии с Правилами регистрации автомототранспортных средств относятся свидетельства о регистрации или технические паспорта (технические талоны) транспортных средств. Таким образом, паспорт транспортного средства в число регистрационных документов не входит.

5. На «Тойоте-Карина» слегка деформирована юбка бампера. Пройду ли я техосмотр?

С. ШЕВЧЕНКО, НИЖНИЙ НОВГОРОД

ГОСТ Р 51709–2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки» не допускает деформации вследствие повреждений или изменения конструкции передних и задних бамперов легковых автомобилей, автобусов и грузовых автомобилей, при которых радиус кривизны выступающих наружу частей бампера (за исключением деталей, изготовленных из неметаллических эластичных материалов) менее 5 мм. С учетом изложенного вы должны оценить состояние бампера самостоятельно.

6. С какого момента исчисляется срок лишения водительского удостоверения?

В. ИВАНОВ

В соответствии со статьей 32.7 КоАП РФ течение срока лишения права на управление транспортными средствами начинается со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания.

7. Могу ли снять с учета свой автомобиль, если я не оплатил штраф за нарушение ПДД?

А. ПЕТРОВ, ВЛАДИМИР

Действующими нормативными правовыми актами не предусмотрен отказ в снятии с учета транспортного средства в случае неуплаты его владельцем штрафов за администра-

тивные правонарушения в области дорожного движения.

8. В прошлом году по моей вине произошло ДТП. Для оформления новой страховки хочу перейти в другую страховую компанию, чтобы не платить лишние деньги. Возможно ли это?

МИХАИЛ, МОСКОВСКАЯ ОБЛ.

Страховую компанию вы вправе выбирать самостоятельно. Однако имейте в виду, что Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» предусматривает введение специального коэффициента, который применяется при обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, сообщивших страховщику заведомо ложные сведения о запрошенных им обстоятельствах, влияющих на страховую премию по договору обязательного страхования. Соответствующий коэффициент установлен постановлением Правительства, а его величина составляет 1,5.

9. Постоянно живу в Эстонии, собираюсь учиться в Москве. На какой срок я могу приехать на автомобиле, который стоит на учете в Эстонии: слышал, что не более 6 месяцев. Так ли это?

С. ХАТУНЦЕВ

В соответствии со статьей 283 Таможенного кодекса Российской Федерации граждане России могут временно ввозить на ее территорию ТС, зарегистрированные в иностранных государствах, на срок не более шести месяцев в течение одного календарного года.

10. При регистрации автомобиля в ГИБДД потребовали от представителя организации доверенность, заверенную нотариусом. Обязательно ли это?

Е. ШЕБУКОВА

Не обязательно. В соответствии со статьей 185 Гражданского кодекса Российской Федерации доверенность от имени юридического лица выдается за подписью ее руководителя или иного лица, уполномоченного на это его учредительными документами, с приложением печати этой организации. Обязательное же нотариальное удостоверение доверенностей на совершение регистрационных действий с ТС не предусмотрено, за исключением случаев, когда доверенность выдана в порядке передоверия (ст. 187 ГК РФ).

11. Выгорела печать в талоне техосмотра. Что делать, если у сотрудников ГИБДД возникнут сомнения в подлинности талона?

ПЕТР

Как правило, сотрудники Госавтоинспекции имеют доступ к базе данных ТС, прошедших государственный технический осмотр, и выданных на них талонов. Тем не менее во избежание возможных конфликтных ситуаций я советую вам обратиться в подразделение Госавтоинспекции по месту регистрации автомобиля за дубликатом талона. Выдача осуществляется без проверки технического состояния транспортного средства.

12. Переезжаю на соседнюю улицу, однако МРЭО, где зарегистрирована сейчас машина, не меняется. Надо ли пригонять машину в ГИБДД и получать новые номера?

А. ФИЛИППОВ

В соответствии с постановлением Правительства в случае изменения места жительства собственники ТС обязаны внести соответствующие изменения в регистрационные данные. Государственные регистрационные знаки в вашем случае, то есть когда новое место жительства находится в пределах того же субъекта Российской Федерации, в подразделение ГИБДД не сдаются. При этом в соответствии с упомянутыми выше Правилами регистрации транспортное средство необходимо представить для осмотра в Госавтоинспекцию.

Нормативные правовые акты, упоминаемые в ответах ДОБДД МВД РФ читателям «За рулем»:

Ответ 8
Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 г. № 264 «Об утверждении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуры и порядка применения страховщиками при определении страховой премии».

Ответ 12
Постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 1994 г. № 938 «О государственной регистрации автомототранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации».

БОЛЬШЕ ЗНАКОВ, ХОРОШИХ И... ПОНЯТНЫХ!

Игорь Моржаретто

Рубрика «Стоп-ляп» – одна из долгожителей на страницах журнала. Многие годы для нее со всей страны наши добровольные помощники шлют фотографии, на которых запечатлено разного рода «творчество» дорожников, сотрудников ГИБДД, местных органов власти. Одни снимки вызывают смех, другие – недоумение; но есть и такие, что по-настоящему тревожат. Представленные на них «образцы» организации движения способны создать аварийную обстановку, повлечь беду.

Главная цель «Стоп-ляп» – это все же не веселить читателей, а содействовать тому, чтобы навести порядок на наших дорогах, пусть хотя бы в отдельно взятом конкретном месте. И нас очень радует, когда маленькое любительское фото, сделанное читателем ЗР, вызывает серьезную реакцию в ГИБДД. К счастью, это происходит регулярно и все чаще. Свидетельство тому и представленная ниже подборка официальных ответов, полученных в этом году, на наши публикации.

«Управление ГИБДД ГУВД г. Москвы ознакомилось с рубрикой «Стоп-ляп» в февральском номере журнала «За рулем». Информируем вас, что указанные недостатки (написание названия городской магистрали с ошибкой и непонятный сигнал светофора) устранены. По случаю изготовления и установки дорожного указателя с ошибкой в написании названия объекта направлена информация в ОАО «Москапстрой», являющееся заказчиком на строительство городских объектов дорожного мостового назначения, с предложением обеспечить должный контроль за работой подрядных организаций, занятых в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Заместитель начальника УГИБДД ГУВД г. Москвы И. Исаев».

«Управление ГИБДД ГУВД Санкт-Петербурга и Ленинградской области ознакомилось со статьями в разделе «Стоп-ляп» в апрельском и майском выпусках журнала «За рулем».

Нарушение в содержании технических средств регулирования (ТСР) на улично-дорожной сети Ленинградской области устранено 23 мая 2006 года, в отношении лиц, ответственных за содержание ТСР, приняты меры административного воздействия.

Начальник УГИБДД С. Бугров».

«Со страниц вашего издания поступила информация о нарушениях в эксплуатационном состоянии дорог, связанных с установкой дорожных знаков с нарушением требований ГОСТ Р 52289-2004 и ГОСТ Р 52290-2004. Сообщаем, что в мае текущего года на территории Липецкой области было организовано проведение дополнительной проверки правильности установки технических средств организации движения. Были приняты соответствующие меры по наведению порядка на дорогах области... Нарушение в установке дорожного знака «Главная дорога» с табличкой «Направление главной дороги» в Добринском районе устранено.

В свою очередь, хотим поблагодарить редакцию журнала за предоставленную информацию.

Начальник УГИБДД УВД Липецкой области А. Аксенов».

Ответы за подписью руководителей УГИБДД УВД регионов вселяют надежду, что на наших дорогах право на жизнь будут получать только внятные, грамотно установленные стандартные для всей страны дорожные знаки.

Редакция, со своей стороны, благодарит активных помощников – читателей, людей сознательных и неравнодушных, которые не проезжают мимо опасных «Стоп-ляпов», а тормозят, извлекают свои камеры и присылают в редакцию свидетельства опасного головотяпства. Сотни опубликованных фото помогли в большом деле – безопасности дорожного движения. Спасибо, друзья. Ждем новых фотодокументов.

На фото: тот самый перекресток в Добринском районе Липецкой области год назад. Теперь там все в порядке!





С ВЫСОТЫ ПОЛОЖЕНИЯ

Евгений Борисенков. Фото: Константин Якубов

Отыскать закрытую территорию, где можно было бы без помех дегустировать люкс-класс, оказалось не так-то просто. Комфортабельные авто с моторами от 240 л.с. и максимальной скоростью, принудительно (!) ограниченной 250 км/ч, требовали особенного подхода. Посоветовавшись, мы решили, что статусу мероприятия вполне соответствует испытательный полигон АВТОВАЗа, точнее – его скоростная десятикилометровая дорога. Да что люкс-класс – элементы сооружения соответствуют международным требованиям к трассам формулы один! Собственно трек состоит из пары двухкилометровых абсолютно горизонтальных прямых, соединенных трехкилометровыми профилированными виражами. Параболические образующие уклонов подобраны так, чтобы на определенной скорости стабилизировать автомобиль. То есть у каждой из трех полос существует режим (120, 140 и 180 км/ч соответственно), позволяющий оставаться на траектории даже при отпущенном руле! Добавьте сюда высококачественное покрытие в сочетании с комплексом мер по активной и пассивной безопасности и согласитесь, что более подходящее место найти трудно.

Подробно описывать топ-модели ведущих производителей – дело неблагодарное, ибо в списке опций присутствует, кажется, все, что на этот момент изобрело человечество.

БМВ предложил флагманское блюдо – седан БМВ-750 в удлиненной версии с новым пятилитровым двигателем мощностью 367 л. с. Чтобы реализовать столь внушительный потенциал, на заднюю (ведущую) ось машины установили покрышки большей, нежели спереди, размерности. Выглядит впечатляюще, но сводит на нет достоинства единственной полноразмерной запаски. Современная электроника и практически идеальная развесовка позволяют седьмой серии обходиться без полного привода – производить подобную версию компания не планирует (по крайней мере, пока). Стоимость представленного образца – €121 700 ($154 460).

Длиннобазный автомобиль приготовил для дегустации и дилер «Мерседеса». Модель S500 Long, приводимая в движение 5,5-литровым бензиновым двигателем мощностью 388 л. с., появилась на нашем рынке недавно – около года назад. Из новинок – камера ночного видения и датчик положения солнца, входящий в состав четырехзонного климат-контроля. По его команде кондиционер подает требуемое количество прохлады с учетом теневой либо солнечной стороны салона.

Новое слово в области безопасности – автоматическая система оповещения о ДТП (почти такая же есть и у БМВ). Самостоятельно связавшись с диспетчером по сотовому каналу, автомобиль информирует его о месте и времени происшествия и вероятном количестве пострадавших (используя данные о сработавших подушках и преднатяжителях). Одновременно включается громкая связь, чтобы любой из находящихся в машине мог сообщить дополнительные данные или проконсультироваться с врачом. Стоит S500, разумеется, немало – €146 000 ($185 300). Зато владелец может существенно сэкономить в эксплуатации: средний расход топлива всего около 12 литров на сотню, а интервал между техобслуживаниями (исчисляется по бортовому компьютеру) достигает 25 тыс. км!

«Лексусу-LS430» не повезло – произошла смена поколений, и к моменту выхода номера преемник, вероятно, появится в автосалонах (см. ЗР, 2006, № 9). Тем не менее модель с 4,3-литровым двигателем V8 мощностью 277 л.с. выглядела весьма достойно. Функциональный автомобиль не смог похвастаться обилием «фенечек», вроде прижима для штатного зонтика, однако качеством материалов и изготовления не уступил никому при сравнительно скромной цене ($97 900). Кроме того, в багажнике обнаружили хоть и куцый, но вполне функциональный набор инструмента: люкс-классу ничто автомобильное не чуждо!

«Фольксваген-Фаэтон» ($96 700)– единственный из всех мог похвастаться именем собственным, звучащим куда более приятно, чем комбинация цифр и букв. Автомобиль с двигателем 3,2 л (240 л.с.) оказался полноприводным, да еще с механической КП! Разъяснилось все просто – многие покупатели этой версии любят сами покрутить руль, хотя шоферить им совсем не по чину. Однако машина не утилитарная –

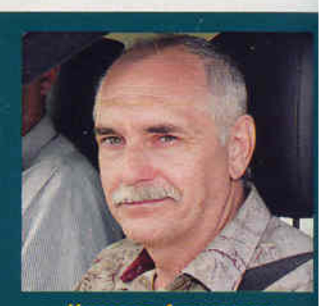




НА ВКУС И ЦВЕТ



Бусарев Игорь
39 лет, Отрадный Самарской обл., инженер. Ездил на автомобилях ГАЗ, ВАЗ, «Мицубиси». Водительский стаж – 16 лет. Понимает и любит автомобиль (подозреваем, не без взаимности).



Киселев Александр
49 лет, Сызрань, военнослужащий. Ездил на автомобилях ЗИЛ, ГАЗ, ВАЗ, «Тойота». Водительский стаж – 26 лет. Справедливо полагает, что целое состоит из мелочей.



Олицетворяет скромное обаяние буржуазии – в меру комфортен и функционален. Шумноват, зато на дороге стоит лучше всех. Шестиступенчатая КП помогает точно выбрать режим движения. Панель приборов – образец на все времена. А вот сиденья слишком жесткие и не на месте опора для левой руки.

Слишком нейтральный для дорогой машины дизайн. Впрочем, для внутреннего содержания это даже хорошо – не отвлекает ни водителя, ни пассажиров. По эргономике – без претензий. Будь на ней «автомат», подождал бы, пока уценят и (теоретически) взял бы себе.



По соотношению цена-качество превзошел остальных. Очень хорош салон – «домашние» кресла со встроенной вентиляцией и массажером держат в тонусе, а россыпь лампочек греет душу. Белая подсветка приборов не раздражает и не режет глаз. Очень динамичный – не заметил, как разогнался до 230 км/ч!

Изысков немного, но все необходимое есть. А телевизор лучше смотреть дома – от тряски глаза устают. Полагаю, что системы безопасности должны быть неотключаемыми – человек склонен свои способности переоценивать. Самый близкий нам по ментальности – скромный, но с емким багажником и просторным салоном.

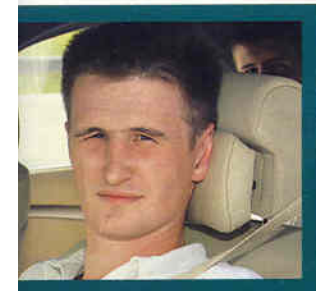


Самый красивый автомобиль, отменные отделочные материалы. Поразило, как удобно управлять опциями (единственная ручка + дисплей), выбрать нужный режим легко даже на ходу. Камера заднего вида, проецирующая траекторию парковки, просто супер! Не понравился тонкий и скользкий деревянный руль.

Выдающаяся внешность – главное, но чуть ли не единственное достоинство. Руль плохо ложится в руки, малы наружные зеркала, мультимедийная панель бликует на солнце. На водительском сиденье не удалось подогнать подголовник по росту. Висящий на штатном крючке пиджак загораживает окно заднему пассажиру.

По совокупности качеств – лидер теста. Хорош на любой скорости. При этом плавность хода совсем не вредит управляемости. Здорово, что рычаг селектора КП заменили кнопками на руле. Тронули автоматические доводчики дверей и дистанционно управляемая крышка багажника.

При всем обилии регулировок удобно устроиться за рулем так и не смог – слишком заумный алгоритм настроек. Жестковата подвеска – хорошо рулится, но трясет. При торможении ощутимо уводит влево – куда смотрит электроника? А маленькая запаска на задней оси всю дорогу будет мучить дифференциал.



Литвинов Кирилл

2 года, Тольятти, строитель. Ездил а автомобилях ЗАЗ, ГАЗ, ВАЗ, «Ауи». Водительский стаж – 4 года. В онкурсе на знание автомобиля за-ял второе место.

Іашина не соответствует люкс-лассу! Скорее – это отменно комплектованный семейный се-ан. Хотя элементы роскоши в ем присутствуют – при открыва-ии задней двери сиденье подъ-эжает к проему! Механическая П в наши дни устарела – «авто-ат» может удовлетворить амби-ии любого водителя.

аноны, которым соответствовал огда-то автомобиль, нынче ус-арели. Просто добротная маши-а без ярких черт не нужна. Бла-одаря былым заслугам «Лексус» се еще держится в классе, но у ижней границы. Кроме того, троили его для Нового Света, о ем, в частности, свидетельству-т валкая подвеска.

расив. Чудо, что дизайнерам далось сохранить фирменный тиль, учтя одновременно моду, эродинамику и безопасность. Іного приятных и престижных іелочей, вроде ручки для зонти-а. Задний диван – просто вос-орг! Лучшее место в машине – ам. Для полного счастья не хва-ало лишь музыки Чайковского.

Іерегружен опциями. Многие аверняка никогда не понадобят-я, а платить придется за все. Это ем более странно, что автомо-иль ориентирован на водителя. ади этого пришлось пойти не на дин компромисс. Например: же-ткая подвеска, но отличная уп-авляемость; твердые сиденья – адежная фиксация и т. д.



Евстигнеев Евгений

36 лет, Новокуйбышевск Самарской обл., мастер по ремонту обуви. Ездит на автомобиле ВАЗ-11113. Водительский стаж – 12 лет. Верный друг ЗР и знаток техники.

Образец классического стиля и пример технической целесообразности. Сразу чувствуется порода. Русский пакет – доказательство уважительного отношения к клиенту. Из недостатков – теснота сзади (при росте 195 см пару раз доставал крышу головой) и МКП – атавизм современного автомобиля.

Похоже, марка еще не обрела собственного стиля – машина напоминает старый «Мерседес». Хорошо упакована, особенно умилил кассетник – люблю слушать старую музыку. Непонятно, зачем «Лексусу» штатные пассатижи – мультиплексные шины скручивать? Неустойчив при боковом ветре.

Внешне хорош, хотя багажник стоило сделать помассивнее. Напоминает «Майбах», а ведь у каждой марки должен быть свой стиль. Не понравилась кочерга селектора под рулем – опять дань американскому покупателю? Зато сам руль ухватистый и удобный. Кронштейн для зонтика – мелочь, а приятно!

Категорически не понравился черный потолок – давит. Плохо, что нет ручки селектора – кнопки куда менее информативны. И вообще, слишком много автоматики, шансов отвести душу – никаких. Правда, по трассе идет, как по ниточке – ничем не собьешь. Только тормозная педаль не очень информативна.



Гайнутдинов Ильнур

28 лет, Самара, инженер ПТО. Ездил на автомобилях ГАЗ, ВАЗ. Водительский стаж – 12 лет. Победитель нашего конкурса.

Спереди нравится, сзади – нет. Цветовая гамма салона ассоциируется с милицейским мундиром – боишься расслабиться. В такой машине хорошо смотрится крупный чиновник из госструктур, например советник юстиции. Плоская передняя панель перегружена органами управления – поневоле растеряешься.

Выглядит брат «Тойоты» невзрачно, что в люкс-классе недопустимо. Видимо, сказывается отсутствие аристократической родословной. Зато внутри все по-другому: бежевая кожа и вставки под дерево смотрятся красиво и богато. Самые удобные места – сзади, что, впрочем, соответствует назначению.

Хорош – чета «Майбаху» и «Роллс-Ройсу». Удачный цвет. А звезда на капоте – знак богатой истории и породы. Правда, арки колес я бы предпочел «сдуть» – все-таки не спорткар. В остальном понравилось все, за исключением одной мелочи – при разложенном заднем кресле почти нет места для ног.

Сильное впечатление оставила большая и неравномерная щель между «торпедо» и обивкой двери. А под козырьком обнаружил торчащие шурупы крепления какой-то пластины. На ходу в приоткрытом окне противно визжит воздух – у других такого нет! Понравились управление опциями и большой багажник.



Исхаков Дамир

33 года, Тольятти, эксперт по сертификации автоуслуг и запчастей. Ездил на автомобилях ГАЗ, ВАЗ, «Ауди». Водительский стаж – 12 лет. Третий призер конкурса.

Годится для богачей, не желающих злить окружающих. Серая лошадка с добротной начинкой. Но изюминки нет. Дополняют картину слабоватый мотор и неведомо как попавшая в люкс-класс механическая коробка передач.

Удобен для водителя и пассажира. Очень эластичный и сравнительно низкооборотный двигатель мало шумит, а начинка салона позволяет отдохнуть не только телом, но и душой. Хорошо сбалансирован во всех отношениях – взял бы себе.

Форма своеобразная, но все же отстает от содержания. Внутри все куда более современно, солидно и функционально. Стопроцентный автомобиль для хозяина – задний диван идеально приспособлен для отдыха и работы. Понравился оригинальный парктроник. Явный прокол – маленькие зеркала.

Отменный обзор, очень резвый разгон. По шумоизоляции выше других на голову. Кнопочный селектор выбора передач прост и функционален. Вентилируемые кожаные сиденья – пример для подражания. Не понравилось обилие ярких кнопок и кругляшей сзади – а если там поедет ребенок?

Генеральный партнер проекта – компания

GOODYEAR

производят ее на одном предприятии с «Бентли» и на одной агрегатной базе. Из «демократических» опций запомнился также лючок для лыж в спинке заднего сиденья и… 95-й бензин!

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

Приятно, что наши читатели не спасовали ни перед громкими именами, ни перед роскошью исполнения.

Секрет прост – накануне многие освежили в памяти «зарулевские» тесты, заложив базу для собственных оценок.

Но простым пересказом журнальных статей, к счастью, не ограничились – знатоки приложили немало собственного труда, чтобы сделать эмоциональные, может, чуть поверхностные, зато честные заключения. А строгость суждений продиктована, конечно же, классом машины – положение, как известно, обязывает.

И все же, если будете выбирать – прислушайтесь, пригодится! □

Редакция благодарит компании «ТОЙОТА ЦЕНТР ТОЛЬЯТТИ» («Лексус-LS430»), «ВЛАКО» («Мерседес-S500»), «АЛДИС» (БМВ-750) и «ПРЕМЬЕРА» («Фольксваген-Фаэтон») за предоставленные автомобили и ОАО «АВТОВАЗ» за возможность провести «автодегустацию» на его испытательном полигоне.

ıАТАДОР» - ОРИЕНТИРУЯСЬ НА ЛУЧШЕЕ, СТРЕМИТЬСЯ К НОВОМУ!

ξой столетний юбилей известный европейский производитель покрышек перешагнул в полном расцвете технологических сил. Сегодня ꞔновное внимание словацких шинников направлено на развитие и переоснащение своего российского подразделения. Вот уже 10 лет как Ѝатадор» наладил выпуск своих покрышек на омском заводе.

ɔдня один из корпусов предприятия ɔаивается под производство высо- ꞔтвенных и высокоскоростных шин, планируется запустить новые произ- ɜнные и технологические мощ- Стратегия технического перевоору- которое идёт на предприятии, рас- ɜ до 2010 года. Сегодня на омском запущены новые сборочные станки ые вулканизационные прессы, в щем году в Омске появится новая ɜ для составления современных вых смесей. Это оборудование ни- отличается от того, на котором ет завод в Словакии. Пресс-формы ие станки в большинстве своём едены самим «Матадором», и на ботают многие мировые произво- шин. Однако, по мнению специа- «Матадора», только замены обору- ıя недостаточно для того, чтобы ать качественный и совре- й продукт. Для внедрения технологий и ноу-хау «Мата- на омском заводе сегодня ет специальная группа, ко- руководит Мирослав Цига- ɜз новых технологий обору- ıе не даст того эффекта, на ıй мы рассчитываем. Поэтому я задача нашей группы - внедрение ɜхнологических ноу-хау «Матадора» ком заводе. Всё, что сегодня разра-) в Словакии, полностью внед- и в Омске, здесь используется то же дование, одни и те же технологии, ıятся одни и те же испытания. Омс- зод уже сделал качественный скачок ıне производства. Так что сегодня ıговорить о разнице в качестве шин, ıе «Матадор» выпускает в Омске и в кии. Отличие лишь в рисунках – их алисты «Матадора» специально батывают для российского потреби- с учётом всех местных условий. «Матадор» имеет имя в мире и сто- ɜ традиции качества, и мы хотим, покрышки, произведённые на ı заводе в России, отвечали этим ваниям».

Для России словацкие шинники выпустили уже 3 покрышки со специальным рисунком – это зимняя покрышка **МР 51 «SIBIR-2»**, универсальная всесезонная **МР 21 «ОМКА»** и зимняя покрышка для полноприводных внедорожников **МР 95 «YERMAK»** - покрышка, с новейшим рисунком и возможностью ошиповки. Это шина для так называемых «паркетных» внедорожников класса «SUV».

Прежде чем начать производство новых шин, предназначенных для нашего рынка, словацкие специалисты проводят масштабные маркетинговые исследования, чтобы понять, какие требования к покрышкам сегодня предъявляют российские автомобилисты, каково качество дорожного покрытия и каковы климатические условия, в которых будут эксплуатироваться покрышки «Матадор». Всё это важно для словацких шинников. Из разных концов России: Москвы, Санкт-Петербурга, Омска и тех регионов, где есть дилерские центры, нужная информация приходит в Пухов - там расположено головное предприятие «Матадора». На основе полученных данных специальная внедренческая группа научно-исследовательского института шин «Матадора» разрабатывает новые рисунки и новые резиновые смеси. Технологическая документация и первая пресс-форма готовится тоже в Словакии. После всех стендовых и дорожных испытаний опытной партии на европейских полигонах в дело вступает омский завод «Матадора». Партия покрышек, выпущенная в России, подвергается новым испытаниям, результаты которых отправляются в Словакию. Только после этого «Матадор» приступает к сертификации и серийному выпуску новых шин. Этот сложный процесс предприятие проходит всего за несколько месяцев.

Омский завод уже сделал качественный скачок в уровне производства. Так что сегодня нельзя говорить о разнице в качестве шин, которые «Матадор» выпускает в Омске и в Словакии. Отличие лишь в рисунках – их специалисты «Матадора» специально разрабатывают для российского потребителя с учётом всех местных условий.

«Если это запуск нового типоразмера, то не больше 6 месяцев, если это новый рисунок протектора, то немногим больше, - присоединяется к разговору директор по производству СП ЗАО «Матадор-Омскшина» Роман Фулек. - В прошлом году мы внедрили больше двадцати новых типоразмеров и в этом году уже 14, до конца года планируем освоить ещё 9. Только такой высокий темп расширения и обновления ассортимента позволяет достойно конкурировать с другими производителями. Сейчас мы уже закончили разработку технологии и готовим к выпуску ещё одну «российскую» покрышку МР 76. Новый рисунок предназначен для off-road автомобилей. Уже изготовлена первая пресс-форма в Словакии, к декабрю выпустим опытную партию на омском заводе, и в начале следующего года по результатам испытаний и обкатки в России планируем запустить эту покрышку в серию».

Словацкие шинники убеждены, что безопасность и надёжность продукции – это основные критерии качества покрышек. Поэтому, перед тем как выпустить шины на рынок, дополнительно испытывают их по методикам, которые не включены в требования российской системы государственных стандартов. В обязательном порядке проводят испытание на продольное аквапланирование, мокрый круговой тест, испытание на шумность, согласно Правилам № 117 ЕЭК ООН. Плюс к этому специальные дорожные испытания в суровых климатических условиях на полигоне в Скандинавии, где климат и температурные условия сопоставимы с теми, в которых будут эксплуатировать шины наши российские автомобилисты.

За 100 лет работы на «Матадоре» изменилось многое, но главное правило остаётся неизменным - ориентируясь на лучшее, стремиться к новому!



Справка: до конца 2006 года совместное российско-словацкое предприятие выпустит более 3 млн. легковых шин. Установка новых сборочных станков и форматоров, запуск на полную мощность цеха вулканизации, оборудованного гидропрессами нового поколения, позволит в 2007 году увеличить объёмы выпуска шин в целом на 10% - 3,3 млн. покрышек в год. Инвестиционные вложения в модернизацию производства СП «Матадор-Омскшина» в будущем году составят 390 миллионов рублей против 340 в 2006 году. Главная цель, которая поставлена на перспективу до 2010 года: довести объёмы выпуска до 4 млн. покрышек ежегодно.



КАРАВАННЫЙ СИНДРОМ

Иван Ксенофонтов. Фото автора

ЖУРНАЛУ «МОТО» – 15 ЛЕТ! «ЗАРУЛЕВЦЫ» ИСКРЕННЕ ПОЗДРАВЛЯЮТ СВОИХ ДРУЗЕЙ И КОЛЛЕГ С СОЛИДНОЙ ДЛЯ МОЛОДОГО ИЗДАНИЯ ДАТОЙ! А В ПОДАРОК – САМОЕ ДОРОГОЕ, ЧТО У НАС ЕСТЬ – НАШИ ЖУРНАЛЬНЫЕ ПОЛОСЫ… ОЦЕНИТЕ, КАК УМЕЮТ ПИСАТЬ И СНИМАТЬ «МОТОВЦЫ».

На солнце так жарко, что контуры ближайших барханов кажутся размытыми. Песок под колесами, под одеждой, в карманах – везде один песок. Кожа на руках загрубела, на правой ладони надулись мозоли от ручки газа, которая полностью открыта. Сбросишь газ – упадешь…

Какого черта нас занесло за полторы тысячи километров от домашнего уюта и всех благ цивилизации?

ЭЛИТАРНАЯ ТУСОВКА

Вряд ли в 1996 году кто-либо из журналистов «Мото», отправившихся в пробег по пустыне, мог предположить, что дело на годы обретет верных поклонников и последователей. Ведь настоящих пустынь у нас не стало – Каракумы и Кызылкумы теперь за границей, и попасть в них не проще, чем в Сахару. А «мотопутевка», скажем, в Тунис обойдется в 3–4 «штуки» евро.

Но есть еще одна пустыня на самом юге России, в Астраханской области. Имя ее – Прикаспийская низменность: 250 на 350 километров сплошных барханных песков. Они способны остудить самые горячие головы. Половина этих песков лежит на территории России, до ближайшей точки – всего полторы тысячи километров из Москвы. К тому же есть возможность разбить базовый лагерь на берегу полноводной и рыбоносной реки Большой Кигач, крайнего рукава Волги. Так Прикаспийская низменность стала своего рода учебным полигоном и в то же время местом ежегодных встреч «караванщиков». За 11 лет здесь побывали сотни авто- и мототуристов.

Уникальность «Караванов» в том, что это – единственная, по крайней мере на территории России, тусовка, главный элемент которой – реальный экшн по пескам. И самый уважаемый здесь не тот, кто выпьет больше пива, а кто дольше будет биться с пустыней и меньше торчать в базовом лагере.

ЛИХА БЕДА НАЧАЛО…

Российские мотоциклы приказали долго жить, но древко «на лету» подхватили производители из Китая. Поэтому для путешествия мы выбрали три машины из Поднебесной. Самый пафосный квадроцикл рабочим объемом 500 см^3 (у обычных «китайцев» он не превышает 250 «кубов»), к тому же с полным приводом, да еще и двухместный; эндуро тоже с необычно большой кубатурой 4-тактного мотора – 300 см^3; 200-кубовый кроссовый, который за внешний вид нарекли «Коньком-Горбунком».

Не надо быть Пифагором, чтобы рассчитать: на 800 км «автономки» нужно везти, как минимум, по «двадцатке» бензина на каждый мотоцикл. А еще – провизия, спальные при-

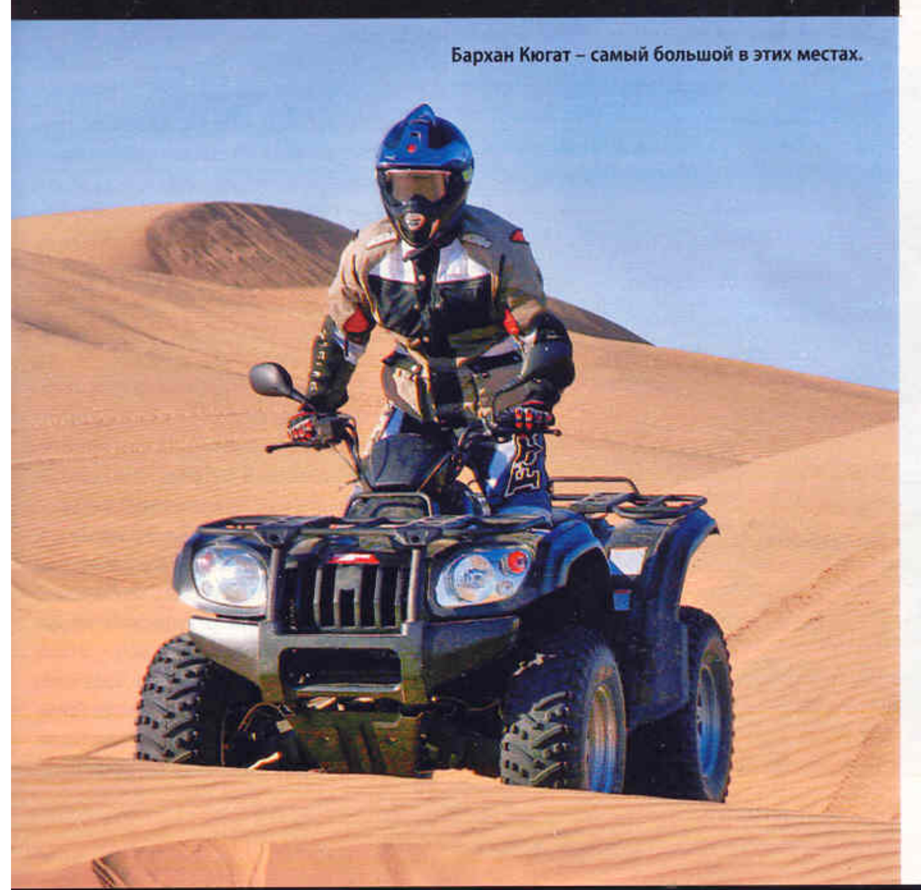


Смена колес в спартанских условиях – 15 минут до отправления в пески.

ПУТЕШЕСТВЕННИКУ НА ЗАМЕТКУ

Единственная «серьезная» пустыня в России – пески Прикаспийской низменности. Большая ее часть лежит на территории Казахстана. Въезжать в эту страну можно без визы, с российским паспортом, но при въезде следует пройти таможенный и пограничный контроль. Если планируется заезд в Казахстан, рубли стоит обменять заранее в обменных пунктах в Астрахани, Харабали или Красном Яре.

Для отдыха не стоит забираться в пески – лучше всего разбить лагерь на берегу одного из многочисленных рукавов нижнего течения Волги. Обстановка в Нижнем Поволжье – спокойная, явного крими́нала нет, но лучше не распивать с местными и не лезть на рожон. Пустынные экстремалы должны запастись подробными картами, прибором космической навигации (GPS) или, на худой конец, компасом, а также достаточным запасом воды, провизии и бензина. Запас воды можно пополнить на стоянках пастухов (они располагаются в песках в среднем через каждые 30–50 км), у них же в крайнем случае разжиться молоком и лепешками. А вот горючего здесь не найти, как и не на кого надеяться, если понадобится помощь в ремонте или эвакуации техники. Так что лучше ехать подготовленной группой в сопровождении машины-технички повышенной проходимости. Путешествовать по пустыне можно с конца апреля и до конца сентября, благоприятное время – с середины августа до начала сентября, когда в дельте Волги созревают овощи и фрукты, гарантирована теплая (но не такая жаркая, как в середине лета) погода, а самое главное – исчезают комары и мошка, меньше змей и прочих ползающих гадов.



Бархан Кюгат – самый большой в этих местах.



Традиционная церемония открытия очередного «Каравана». Потом – на свободу!

Спелеологов с нами не было – а жаль.

надлежности... На этот раз образовалось три технички: «буханка», ГАЗ-69 и «Нива». Мотоциклистов набралось 15 человек, поэтому для мобильности разбились на две группы. Цель – пересечь пустыню и омочить колеса в далекой реке Урал. И, конечно, вернуться.

Поскольку большая часть маршрута пролегает по Казахстану, въезжаем через таможенный переход. Шутка ли – за пребывание в Казахстане без «бумаг» могут посадить на пять лет в тюрьму. Нашу малую группу с китайской техникой подзадержали – надеемся догнать основную команду на маршруте.

ПРОЩАНИЕ С ОБЫДЕННОСТЬЮ

Сворачиваем влево – в пески. У железнодорожного переезда последний кусок твердой дороги – истертые временем бетонные плиты. Больше дорог на нашем почти тысячекилометровом маршруте не предвидится – теперь только вперед!

Чтобы не плутать зигзагами, решаем держаться верного ориентира – насыпи нефтепровода. Движемся по километровым картам Генерального штаба 1954 года, скачанным из интернета. Других нет, да с тех пор, кстати, мало что изменилось... Нет на картах ракетного полигона «Ашулук» и ядерного «Азгир», возникших в 60-х годах XX века. Но мы за предыдущие «Караваны» изучили их вдоль и поперек.

Трасса нефтепровода пересекает «Казанку» – старую караванную дорогу, которой прошла не одна тысяча верблюдов. Ярко выраженная полоса, шириной метров 10–15, провалилась ниже уровня окружающего рельефа на 2–3 метра. Накатанная автомобильная колея занимает лишь третью часть старой верблюжьей дороги. В наше время здесь ездят мало, предпочитая объезжать пустыню по ее периметру, где асфальтированная трасса. Здесь же можно встретить лишь «уазики» местных жителей да редкие машины контрабандистов, везущие в обход таможни фрукты из Средней Азии и дешевые китайские товары. Дорога невольно пробуждает в каждом водителе гонщика: плотные и ровные участки длиной метров по двести-триста, на которых удается как следует разогнаться, чередуются с песчаными трамплинами. Адреналин буквально капает из ушей!

Горы песка и утлые, наполовину занесенные песком дома – бывший поселок Приозерный: семьи чабанов недавно выселили, причем против их воли. «Казанка» уходит на север по приграничной российской территории, мы же сворачиваем на восток – в Казахстан. Здесь угадать границу можно только по GPS-навигатору и карте.



Пустыня не терпит ошибок: сбросишь газ – упадешь!

СКУЧНО ЖИТЬ НЕ ЗАПРЕТИШЬ

Чем дальше на север, тем чаще видим обломки ракет и самолетов. Эту часть полигона окрестили «Ракетной долиной» – сюда чаще всего падают сбитые на учениях ракеты. Недалеко в пустыне ракетный полигон, который обозначен на карте как овцетоварная ферма. С одного места запускают самолет-мишень, с другого – ракету-перехватчик. Как рассказали пастухи, испытания происходят каждый четверг. Раньше людей на этот день эвакуировали – сейчас на это нет денег.

Еще совсем недавно каждая чабанская стоянка изобиловала мотоциклами – все мужчины ездили не хуже заправских гонщиков. Сейчас исправных аппаратов не встретишь,



Очередной щелчок по носу от Природы: достойной замены верблюду цивилизация пока что не придумала.



Рекорды скорости в наши планы не входили, но не выехать на солончак было нельзя.

но при виде мотоциклов в глазах появляется блеск: «Дайте прокатиться!». Мы не отказываем. Китайская техника нравится, главным образом, из-за цены: ее тут же предлагают поменять на... верблюда.

В пустыне – естественные ценности, а самая большая из них – вода. На каждой стоянке минимум два колодца – один с водой «технической» (она немного соленая), ею поят животных, и другой – с питьевой для людей.

ПУСТЫННЫЙ СЮРРЕАЛИЗМ

Выскакиваем к старой стоянке у шести колодцев Бияштерек, путь к которой знает каждый казах в пустыне. Все вокруг смахивает на декорации к фантастическому фильму: крыши загонов для овец сделаны из самолетных крыльев, душ – из топливных баков, поилки для скота – из футляров от ракет, а стоят они на ракетах типа «воздух-земля». В качестве столбов загона для скота использованы корпуса ракет. Около сараюшек самого плачевного вида – горы цветного металла. Если в городах Центральной России взламывают дачные домики, чтобы вынести алюминиевые ложки и вилки, то здесь курочат остатки ракет: извлекают радиодетали с золотом, платиной, на худой конец – с серебром.

Вдалеке, словно мираж, показался бархан Кюгат – песчаный исполин размером с пятиэтажный дом. Тут уж каждый остался наедине со своей ручкой газа.

ЗАНАВЕС

Бензина уже катастрофически не хватает – даже по астрономической цене его не найти. Настроение у всех подавленное: топлива хватит, только если ехать прямиком к базовому лагерю. Выходит, смыть пыль в реке Урал нам не суждено – пусть это удастся следующему «Каравану».

Выезжаем на накатанную трассу, соединяющую село Ганюшкино, что на автодороге Е-40 Астрахань–Атырау, с приграничным селом Балкудук. Отличают эту магистраль от грунтовой дороги только ширина и редкие километровые столбы. За полдня нам встретилась лишь группа казахов на двух «уазиках» и колонна из трех новеньких «ленд-крузеров». Неужто контрабандисты?

Еще один казахский поселок на древнем караванном пути – Карагайлы. Поселок – это громко сказано, один капитальный дом и несколько соломенно-глиняных хибар, разбросанных на удалении. Ночуем неподалеку. Пожилая казашка угощает чалом – кислым верблюжьим молоком. Это наша последняя ночевка – бензин почти кончился, продукты на исходе. Неожиданная сложность трассы сократила маршрут, однако впечатлений – более чем достаточно. А что наши «китайцы»? Они хотя и вызывали нарекания на свои жесткие и короткоходные подвески, тем не менее позволили нам «оторваться по полной программе» на песках, увидеть суровый и малопонятный городскому человеку мир пустыни.

Итак, очередной «Караван» завершен. Мы стерли белое пятно на карте, получили представление, на что годится техника и мы сами. Провели шесть дней вдали от привычного мира и окунулись в мир вечных ценностей. Где над тобой – только небо, под ногами – песок, а рядом – крепкие руки таких же, как ты. Мы дышим воздухом свободы, скорости, риска, любви к приключениям. В этом, наверное, и проявляется караванный синдром. □

Какого качества нынешние ВАЗы? Что лучше – «Волга» или «китаец»? Бывают ли новые машины старыми? Чем привлекателен «Патриот»? Обо всем – в ноябрьском почтамте ЗР!

Сдался «вероятному противнику»

Здравствуйте, дорогая редакция! Давно хотел написать – теперь просто вынужден это сделать. Причина – не избыток свободного времени, а накопившиеся обиды на российский автопром!

Всегда был патриотом отечественной техники, поездил на всех «нашемарках», но взаимности не видел никогда. Однако неизменно убеждал и друзей, и соседей, что наши – дешевле и проще в эксплуатации. И, естественно, ссылался на необходимость поддержки отечественного производителя. Теперь все ясно: этот спор я проиграл!

Пять лет назад мы пригнали из Тольятти мою «ласточку». Радость была недолгой – треснул картер коробки передач! Невероятно? Да нет – через год та же участь постигла клапанную крышку головки! Про мелочевку типа сломавшегося моторчика омывателя, развалившихся резинок дворников и увода машины вправо я молчу. Но когда полез в багажник за насосом и обнаружил его в луже дождевой воды, энтузиазм стал исчезать. Замечу, это при щадящей эксплуатации: за пять лет – всего 49 тыс. км пробега! На десятом месяце пошла трещина по лобовому стеклу... А мой друг, у которого такая же «десятка», боится теперь громко включать музыку – у него недавно «взорвалось» заднее стекло...

Дорогие вазовцы! Если бы наши офицеры, несущие боевое дежурство у пультов ядерных ракет, работали так, как вы, то России бы уже не было! И не надо ссылок на зарплату – у вас она куда больше, чем у моих однополчан! А в результате я отдаю предпочтение автомобилю, рожденному нашим «вероятным противником». Через месяц сбудется моя мечта – куплю настоящую, новую иномарку. Честь имею!

Полковник АНДРЕЙ ЧЕБУРИН, п. СВЕТЛЫЙ САРАТОВСКОЙ ОБЛ.

За кем первенство?

■ На мой взгляд, все это довольно грустно – прогресс автотранспорта зашел в тупик. Фактически «Волга» – машина в большинстве конструкторских решений середины – конца 60-х – НИЧЕМ не уступила машинам конструкции на 20–30 лет моложе. Большинство плюсов иномарок по большей части надуманы маркетологами и ни на что реально не влияют. Мне вот интересно: хоть кто-нибудь играет в убогие игры, встроенные в некоторые телевизоры (типа LG или Toshiba)? То же и с машинами: эллочки-людоедки за ситечко из Парижей на все готовы...

ХОЧУБУГАТТИ

■ Судя по марафону, «баржа» проехала достойно – настоящий мужской автомобиль! А на «китайца» – не сяду.

НЭО

■ Про «Волгу» надо еще подробнее писать, а то о ней за 40 лет вообще ничего не известно. А еще обязательно пишите о «Запорожце» и «Москвиче»...

Квасной Патриот

■ Присуждение мест, раздача призов. Не верится, что люди могут серьезно к этому относиться. Какое бы место ни заняла «Волга», за те деньги, что за нее просят, ее будут покупать только «патриоты». Я собираюсь взять «китайца» – результаты заезда на мое решение не повлияли.

СЛУЧАЙНЫЙ

■ Насколько я знаю, бензин «Лукойл Экто» содержит моющие присадки. А также в нем – пониженное содержание серы и каких-то еще вредных для экологии и двигателя примесей. Но чистый бензин в РФ – скорее исключение, чем правило. Интереснее было бы сравнивать машины на обычном бензине. Так хоть можно будет понять их адаптацию к российскому топливу, из-за которого в 99% случаев отказывают в гарантийном ремонте неполадок топливной системы. И по свечам интересно, разумеется.

ДМИТРИЙ

■ Интересная работа! И все же, на будущее – пожелание... Расход топлива на максимальной скорости вы определили, но все ли ездят на таких скоростях в реальной жизни? Поэтому стоит, на мой взгляд, проводить для выбранных автомобилей еще один тест – на расход топлива при скорости 60, затем – 90 и еще, скажем, 110 или 120 км/ч. Конечно, такие испытания выльются в дополнительный лишний день, но этот труд не пропадет напрасно! Вероятно, многие, для кого цена литра бензина имеет принципиальное значение, наконец, обратят внимание на то, с какой скоростью они ездят. А то выходишь на улицу и такое ощущение создается, что все автомобили у нас ездят на бесплатном бензине: по городу о лимите 60 км/ч вообще не вспоминают, а за городом стрелка спидометра падает ниже сотни только под прицелом скоростемера в руках гаишника. Если вы согласны, то тогда прошу в публикуемых статьях не забывать предполагаемую экономию пересчитывать на среднегодовой пробег. Например, мизерная экономия в 0,2 литра на сотню по нынешним временам сохранит меньше четырех рублей, но при годовом пробеге, скажем, 15 000 км это уже 30 литров или около 600 рублей...

ИГОРЬ

ФАКТИЧЕСКИ ДРЕВНЯЯ МАШИНА НЕ УСТУПИЛА НОВЫМ!



Новое – хорошо залатанное старое?

Этим летом созрел до покупки новой «Шнивы»! Сразу откинул «серых» дилеров, объехал кучу официальных и остановился на фирме, которую называть не буду... Выгнали аппарат на улицу – тут же водительская дверь, открываясь, отрывает молдинг. Мне бы насторожиться и вообще отказаться от такой машины – ан нет, думаю: ерунда. Молдинг они заменили быстро. Еще бампер кривовато стоял – так я и сам с руками, подправлю. Решил, беру – время поджимает.

Купил, поставил на учет, получил номера, а сомнения остались. Так не хотелось верить, что купил у официального дилера битую машину! Но знакомый «маэстро», автослесарь 5-го разряда, ткнул носом: здесь – заменено и перекрашено, там – выправлено. Под капотом – следы шлифовки, левое крыло изнутри – не в цвет кузова, а я, получается, «лох с пейджером».

Закончилось все в общем-то хорошо – как в индийском кино. Помогли представители «GM-АВТОВАЗ». Они от моего имени сделали запрос – на следующий день пригласили к генеральному директору фирмы-дилера. Тот предложил поменять машину. Забавно, что в салоне к ней никто не подошел и не осмотрел – там прекрасно все знали! Снял с учета, пригнал, отдал ключи – взамен взял другую. Но ни о моральной, ни о материальной компенсации речи не было.

Вывод? Очень простой – БУДЬТЕ БДИТЕЛЬНЫ! Вся игра строится на том, что новые машины при покупке никто внимательно не осматривает.

ZAGORODIN



МОЙКА И ГОЛОВОМОЙКА

Мои заметки про питерскую автомойку (ЗР, 2006, № 9, с.334–335) руководство приняло с восторгом. В том смысле, что с работы меня, извините, выгнали! Странно: описанные в ней вещи ни для кого не были секретом – все же на виду. Но директор посчитал статью личной обидой. В любом случае хочу сказать, что мы работали нормально – машины мыли хорошо! А жена сказала, что гордится мной!

Экс-бригадир мойки на набережной
КОНСТАНТИН РОЖКОВ

ВСЕ В ВОСХИЩЕНИИ!

В корне не согласен с публикацией «УАЗ россыпью» (ЗР, 2006, № 8)! Вы потратили 19 000 рублей на магнитолу и сигнализацию – а я все это купил за 4500 руб.! Вы заплатили 39 130 рублей за зимние покрышки, а я на своем предыдущем УАЗ-31514 отъездил три зимы на простой «деревянной» резине – и ничего!

«Патриота» мы купили после тест-драйва: влюбились всей семьей! Правда, на первой тысяче перетерся нижний патрубок системы охлаждения. Еще периодически слетал с тройника шланг форсунок омывателя переднего ветрового стекла – от этого не смог избавиться ни с помощью спичек и зажигалки, ни другими способами.

Во время семейного пробега длиной 3200 км однажды отказал стеклоподъемник – стекло вылетело из рамки. Были и другие мелочи: не закрывался люк на крыше после выключения зажигания; вентилятор задевал за рамку; температура поднялась до критической; неуверенное торможение на скорости 80–90 км/ч; снова слетел шланг омывателя стекла; опять вылетело стекло из рамки; отказали указатели температуры охлаждающей жидкости и уровня топлива, тахометра и спидометра. Кроме того, я так и не смог отрегулировать попадание горячего воздуха в салон. И до сих пор ломаются и вылетают клипсы крепления боковой обшивки багажника. Но, к моему счастью, по приезде в Самару на СТО меня приняли с радостью и совершенно бесплатно устранили вышеуказанные неисправности! Правда, после мойки вылезла первая ржавчина на задней двери снизу.

На сегодня пробег – 9000 км. В целом машиной все восхищаются, да и цена грамотная: за 17 000 долларов такого импортного авто вам не найти. А пишу для того, чтобы неисправностей было меньше! С уважением,



АДИЯНОВ ВИКТОР,
региональный инженер по транспорту, САМАРА

АВТОЗАБАВНОСТИ...



Этот знак стоит на турбазе «Коминтерновец» (Воронежская область). В темноте прекрасно видно... С уважением,

АЛЕКСЕЙ ДЕРКАЧ

Вот такая нелепость уже в течение года забавляет всех, кто ездит по трассе Нижневартовск–Излучинск (ХМАО–Югра).

АЛЕКСЕЙ ЛЕСНЫХ





Вот ведь как бывает. Машина – японская, багажник – русский!

АЛЕКСЕЙ СМАГИН

Традиционные ответы главного редактора в прямом эфире на ежемесячные вопросы читателей теперь также проходят через «зарулевский почтамт».

Когда-то в ЗР были такие рубрики, как «У доктора Этикуса» – об автомобильном этикете и «Это могло не случиться». Может, имеет смысл к ним вернуться?

АЛЕКСАНДР, КРАСНОЯРСК

Я согласен с тем, что этикет у нас, мягко говоря, хромает – однако дело не в названиях рубрик, а в содержании материалов. Мы стараемся охватывать самые разные стороны нашей автодействительности – и отношение к инвалидам, и проблемы человека с детской коляской, и тему мигалок. В любом случае, спасибо за ваше внимание – за этикет надо сражаться!

В журнале за этот год читал экспертизу масляных фильтров, в которой «Чемпион» занял первое место; случайно мне попался старый журнал, где тот же фильтр оказался предпоследним! Чему и кому верить? АНДРЕЙ

Советую верить нашим авторам. Каждое испытание – это проверка купленных в магазине образцов, проведенная с участием экспертов соответствующего профиля. То, что одни и те же бренды занимают у нас разные места, как раз и говорит о том, что наша работа проводится «в прямом эфире» – без переписывания рекламных буклетов и древних отчетов. Каждый новый ЗР сообщает вам наиболее оперативные сведения о состоянии рынка. Отмечу также, что последние экспертизы фильтров гораздо сложнее и показательнее предыдущих, поскольку проводились на «живых» моторах. Мы стараемся работать так, чтобы нам верили – того же ждем от фирм, поставляющих свою продукцию в Россию.

В восьмом номере журнала нашел очень интересное фото: автомобиль ДПС рвется на железнодорожный переезд при закрытом шлагбауме. На фото ясно видны номера автомобиля-нарушителя. При желании автомобилисты могут прислать в адрес редакции множество фотофактов нарушений правил работниками ГАИ. Как вы думаете, поможет ли наличие таких доказательств вины «блюстителей порядка» генералу Кирьянову поднять моральный и этический уровень своих подчиненных? В качестве наказания – хотя бы оформить штрафные квитанции нарушителям? ЕВГЕНИЙ, СЫЗРАНЬ

Разделяю ваши чувства. Но, честно говоря, не представляю, ЧТО должно произойти, чтобы подчиненные В.Н.Кирьянова повсеместно в срочном порядке «подтянули» свой «моральный и этический уровень». Кажется, их-то все устраивает: ведь, согласно последнему официальному пресс-релизу ГИБДД РФ, «...население поддерживает деятельность ГИБДД РФ». А по поводу опубликованной в ЗР фотографии нам ответили, что автомобиль-нарушитель выполнял срочное служебное задание... Но мы руки опускать не собираемся – будем и впредь выступать с требованием реформы ГАИ.

При проведении сравнительных испытаний автомобилей различных марок ваши эксперты выставляют баллы по нескольким критериям. Однако, на мой взгляд, итог выглядит не совсем корректно: не учитываются такие важные оценки, как соотношение цена/качество или, например, пассивная безопасность, что позволяет «десятке» или «Нексии» несильно отставать от того же «Логана». А ведь при покупке автомобиля первое, на что люди обращают внимание, – цена и ожидаемое качество. А в журнале эти параметры как раз не учитываются... Хотелось бы знать, почему. СЕРГЕЙ

В тестах мы оцениваем те параметры, которые проверяем собственными силами, – за эти баллы мы отвечаем. Оценивать цену? Даже звучит неловко. Вот вам баллы, вот цены машин – сопоставляйте! Качество же можно корректно оценить лишь в ходе более-менее продолжительной эксплуатации; к тому же вы привели слишком простой пример. Попробуйте-ка за несколько дней теста выставить баллы за качество «Мерседесу», БМВ и «Ауди»! Поэтому оценку качества машин по результатам эксплуатации мы даем в рубриках типа «Парк ЗР» – но не в тестах.

Как вы думаете, почему при падении цен на нефть бензин не дешевеет? Ведь при их росте именно на мировые цены на нефть ссылаются производители. ДМИТРИЙ, ТОМСК

Действительно, ситуация, сложившаяся в августе на топливном рынке, выглядит парадоксальной. Во всем мире цены на нефть и бензин снижаются, а у нас – растут. Причина в том, что наше государство пытается регулировать эти цены. Для того чтобы не повышать их во время сельхозработ, что привело бы к разорению сельского хозяйства, нефтяников заставляли «держать» цену на топливо. Как только страда закончилась, производители топлива решили компенсировать свои потери. Такая ситуация происходит каждый год. На сегодняшний день цена бензина в России, в отличие от Европы и США, включает в себя часть затрат на реконструкцию устаревших нефтеперегонных заводов. Оборудование времен СССР выходит из строя, его меняют на современное, а платим за это мы, рядовые потребители бензина.

Господа, что же вы делаете? Тут недавно у вас проскочила вполне убедительная статья, где было четко доказано, что некое устройство АСК – просто НЕЧТО! В последнем номере сами же печатаете его рекламу, где кроют ваших же экспертов. Это как понимать? Сами себе противоречите! Неужто три копейки рекламных денег вам дороже собственного реноме? Или экспертов уже погнали с работы? Если так, то жаль: они вроде впечатление толковых ребят производят. И статьи неплохие пишут. СЕРГЕЙ

Что мы делаем? А просто действуем в рамках закона – только и всего. Свое мнение по изделию мы высказали довольно четко – полагаю, оно вам понятно. Но в то же время человек имеет право купить у нас рекламные площади и распоряжаться ими по своему усмотрению – опять-таки, в рамках закона. Представьте себе, что вы купили у застройщика квартиру в доме, а тот начинает выражать недовольство по поводу цвета ваших обоев и купленной вами мебели. Так и здесь – ну захотелось автору этого «Нечто» самовыразиться: пожалуйста! Технических доводов в свою защиту он привести не может, поэтому и пользуется подобными средствами. А насколько этичны его высказывания, пусть решают читатели. Согласитесь, что если бы мы запретили публикацию такого рода, то это характеризовало бы нас не с лучшей стороны.

А наших экспертов с работы не погнали. Мы привлекаем лучших из лучших.

В сентябре 2006-го страницу «ЗА РУЛЕМ» в интернете посетили 455 761 человек. В первую среду каждого месяца вы можете обратиться в редакцию через интернет (http://www.zr.ru) или по телефону (495) 207-27-33 и в тот же день получить ответ.

P.S. *«Зарулевцы»! Не забывайте указывать в своих посланиях контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru*

РАБОТОЙ НОЯБРЬСКОГО ПОЧТАМТА ЗАВЕДОВАЛ МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

ТАБЛИЦА УМНОЖЕНИЯ

Анатолий Сухов. Фото автора и школы quattro

Народная мудрость гласит: два плохих водителя ездят, пока не встретятся. Судя по количеству ДТП, в России таких парочек немало. Беда в том, что синонимом мастерства многие считают «дачный» водительский стаж, рекорд скорости на трассе или цену своего автомобиля. И зачастую гордятся уже тем, что в группе разбора «признаны невиновными». Но настоящее искусство – в том, чтобы в критической ситуации (пусть и по чужой вине) суметь избежать аварии или, по крайней мере, свести последствия к минимуму, сохранив контроль над собой и машиной. Это – ваша дополнительная страховка. А один из самых надежных «полисов» можно приобрести в российской школе водительского мастерства «Кватро».



На второй день обучения водители уже в состоянии справиться со сложной трассой. Тут можно прохватить «на все деньги».

Евгений Васин, шеф-инструктор школы quattro, объясняет технику выполнения упражнения.



Как следует из названия, программа рассчитана на поклонников марки «Ауди» (полноприводников из Ингольштадта в России становится все больше), но записаться в группу может любой желающий. Полный курс состоит из четырех этапов: «Начальные навыки», «Постановка техники», «Контраварийная подготовка» и «Карелия». Последний – самый увлекательный, и многие «выпускники» возвращаются в страну озер: мастерства поднабраться и отдохнуть от городской суеты. Провести четыре дня с «Ауди кватро» – предложение, от которого невозможно отказаться, и вот я лечу в Санкт-Петербург.

От аэропорта «Пулково» вертолет доставил нас на «Дачу Винтера» – коттеджный поселок на берегу Ладожского озера, с теплыми уютными домиками и плавучей баней. Для разминки – снежное сафари на квадроциклах по окрестным лесам. На первый взгляд трасса кажется абсолютно сумасшедшей: некоторые подъемы приходится штурмовать по нескольку раз, да еще с разгона, вплотную к крепким северным елям. Но постепенно понимаешь, что вопросы безопасности здесь продуманы очень хорошо. У меня будет возможность еще не раз убедиться в этом уже на автомобильной трассе.



Один из сюрпризов программы – ночное «гоночное такси» по извилистой лесной дороге, перекрытой на время заездов. За рулем – Евгений Васин, заслуженный мастер спорта, обладатель Кубка Европы по ралли, серебряный призер ралли Монте-Карло и неоднократный победитель этапов чемпионата Европы. В его руках «А4 кватро» на «высоких шипах» превращается в управляемую ракету. А водитель на пассажирском сиденье получает хорошую прививку от «неистребимого чувства превосходства». О других сюрпризах умолчу – иначе какие же они сюрпризы?

Обучение начинается с «таблицы умножения» – правильной посадки за рулем, техники руления, прохождения поворотов. От упражнения к упражнению задания становятся все сложнее. Кажется, почти все получается неправильно: машина пролетает мимо коридора, пишет не те траектории, плохо тормозит. Конечно, полноприводный «Ауди-А4» здесь ни при чем: Евгений Васин, шеф-инструктор школы, выполняет те же упражнения играючи, почти не поворачивая руль. «Все в порядке, – объясняет он, – результат уже есть, только почувствуете вы его позже». И точно – на следующий день змейка со смещением и круг в заносе неожиданно начинают получаться, а после обеда нас ждет настоящая раллийная трасса на льду Ладоги. На некоторых участках скорость переваливает за сотню, но машина послушно держит дорогу, вкручиваясь в ледяной поворот под сброс газа и смещаясь наружу, стоит чуть плотнее прижать педаль. Однако и это упражнение вполне безопасно: быстрые повороты плавно сменяются медленными и наоборот, поэтому скорость нарастает и гасится постепенно. Хотя без вылетов не обошлось: дежурному УАЗу с лебедкой работы хватало.

В последний день прошли финальные заезды «выпускников». Лучший результат показал Алексей Дудукало, победитель «зарулевской» Гонки звезд. А потом признался, что и ему, профессиональному автогонщику, карельская школа дала немало полезных навыков.

Возвращаться не хотелось, но на берег озера уже опускался знакомый вертолет – прибыла очередная группа. Сколько денег, нервов и человеческих жизней сберегут эти двенадцать водителей, которых здесь научат понимать и чувствовать автомобиль! И сколько их еще осталось! □

Максимально возможная скорость в каждом упражнении – причина ошибок, но залог эффективности обучения. Ждать на старте не приходится – на трассе хватает места для всех.

ВОЗВРАЩЕНИЕ ПОД ПАРУСОМ

Михаил Колодочкин

Цивилизацию создают идиоты, а остальные расхлебывают кашу.

Станислав Лем

Когда-то давным-давно жизнь на Земле была проще и понятнее. Человек ловил рыбу, охотился на бизонов и пас оленей – в общем, жил в гармонии с природой. Но затем кто-то там, свыше, решил поэкспериментировать – позже этот почин назовут техническим прогрессом. Человек встрепенулся и бросился без оглядки сжигать все, что горит – уголь, нефть, газ. Сжег бы и воду – и не сделал этого до сих пор лишь потому, что не умеет.

Из тех, кто продолжает жить по старинке, на Земле остались разве что чукчи – без мобильников и плазменных мониторов. Цивилизованный хомо сапиенс сочиняет про них анекдоты, смеется и... завидует! Потому что в глубине души чувствует: чукча – сильнее и свободнее! Он не зависит от сантехников, гаишников и ведомства Анатолия Чубайса! И если завтра Тот, Кто Свыше, вновь решит пошутить и выключит свой рубильник, отняв у нас интернеты, би-лайны и высокооктановые бензины, то лишь маленький чукча все так же будет пасти олешка в тундре и смотреть на закат, сидя перед чумом. А вот нам с вами наступит... вот-вот – он самый.

Природа благородна и сильна – она все еще пытается вразумить нас, являя свое могущество не только в тайфунах или цунами. Какая яхта быстрее – моторная или парусная? Конечно же, моторная: тысячами лошадиных сил нас не удивить. Однако на практике никакой дизель не дотягивает до паруса: мировой рекорд в кругосветке для моторных судов уступает аналогичному «безлошадному» примерно в полтора раза – это 25 суток! Природа как бы подсказывает: дружи со мной – опомнись! И человек начинает понимать, что хваленый прогресс порой ведет его не туда.

Речь, конечно же, не о возврате к каменным топорам. Ведь человек никогда не перестанет изобретать – придуманная им формула 1 столь же невозможна без хай-тека, сколь и далека от природы. Но зато ее «водный вариант» – это как раз то, что надо: высочайшие технологии, воплощенные в лучших тримаранах мира, создают движение, порожденное не горящим топливом, а Стихией. Тридцатиметровые мачты многокорпусных судов с парусами двухсотметровой площади, скорости под 25 узлов (это около 50 км/ч) – и еще что-то оттуда, от предков. Именно таким предстал заключительный этап гонки Multi Cup 60' Cafe Ambassador перед теми, кто собрался ради него на

«Странствовать по морю – необходимо; жить – не так уж необходимо». Помпей Великий сказал это две с лишним тысячи лет тому назад, но многие согласятся с ним и сегодня.

Алебастровом берегу Нормандии, кто на практике ощущает в себе потребность вернуться туда, откуда человек неразумно попытался убежать «в никуда». Имена – громкие: от барона Бенджамена Ротшильда до Путешественника № 1 нашего времени Федора Конюхова, на чьей визитке скромно значится «шкипер». Ведь вернуться можно по-разному: одни вкладывают деньги, другие сами встают за штурвал.

Человечество посчитало себя достаточно цивилизованным для того, чтобы создать мир машин, но оказалось слишком примитивным для того, чтобы жить в таком мире. Юмористы мрачно шутят – мол, совершенство техники позволит человеку обходиться без самого себя! Тем приятнее, что россиянам это, кажется, не грозит: ведь мы лидируем не только по числу крутых авто на душу населения, но и по количеству приобретенных яхт класса люкс! Во всяком случае, сегодня каждый третий их покупатель – наш соотечественник. А если звезды будут к нам благосклонны, то в Гран-при 2007 года примет участие и российская команда, арендующая один из тримаранов. В международный экипаж наравне с французами и швейцарцами войдут россияне – конечно же, в их числе будет Федор Конюхов!



Вообще-то Федор Конюхов (слева) недолюбливает автомобили, предпочитая иные способы передвижения. «Зарулевцы» (справа автор этих заметок), в свою очередь, скептически относятся к водным преградам… Но все остальное – от тяги к путешествиям и приключениям до интереса к новым источникам энергии и стремления к экологии – у нас явно общее!



Мсье Винсент Превост создает лучшие тримараны в мире. Поэтому ему приходится верить: в этом деле Россия отстала лет на пятьдесят… Впрочем, он еще не знает наших способностей – догоним Европу за пятилетку?



В следующем году мы увидим этот тримаран на фоне Ростральных колонн Петербурга. Во всяком случае, генеральный спонсор «Амбассадор» настроен положительно!

НАША СПРАВКА

Multi Cup 60' – это ежегодный чемпионат мира для 60-футовых тримаранов: своего рода морской аналог формулы 1. В этом году генеральным спонсором соревнований стал швейцарский кофейный дом Sucafina S.A., владелец бренда Ambassador, – он входит в пятерку крупнейших кофейных домов мира. Бренд известен в спортивном мире своей поддержкой таких видов спорта, как теннис и фигурное катание. Возможно, в 2007 году этап такой формулы пройдет в Санкт-Петербурге.



В портовых городах вместо голубей хозяйничают другие птицы.

Сегодня подобное возвращение к природе – удел избранных. Тримарану и его родственникам ой как далеко до массовости автомобиля, а потому подобные «водные процедуры» могут показаться кому-то очередной прихотью нуворишей. Но это – неправда: никто не отнимает у нас ни свежести воды, ни дыхания ветра. И мы просто забыли о том, что перемещаться в пространстве можно и без машины – хотя бы иногда. Чтобы ощущать себя не придатком сложного механизма с форсунками и контроллерами, а Человеком.

Который не променяет океан на уютный бассейн, даже если он – выше уровня моря… □

ВЕЗЕНИЕ – НЕПРОСТОЕ РЕМЕСЛО

Андрей Морозов. Фото: Георгий Садков, Константин Якубов

Грустных лиц на церемонии вручения Гран-при «За рулем» в зале «Крокус Экспо» не было. Но, как писал классик, среди всех счастливых лиц встречались «еще более счастливые». Оно и понятно – трио обладателей новеньких автомобилей имело полное право считать себя главными героями праздника. Еще бы – из 40 с лишним тысяч членов нашего народного жюри судьба выбрала именно их!


Победители перед церемонией награждения.

Павел СМАГИН («Форд-Фокус»): «К новой машине надо привыкать».

Павел Андреевич Смагин живет на Урале, в Магнитогорске; правда, к легендарной сталелитейной Магнитке отношения не имеет:

– Я соучредитель фирмы, которая поставляет торговое оборудование для магазинов и офисов. Поэтому не могу себе представить свой рабочий день без автомобиля – приходится много ездить по городу. А у нас в Магнитогорске – приличные расстояния.

До того, как Павлу позвонили из редакции «За рулем» и объявили, что он стал счастливым обладателем «Форда-Фокус», в гараже семьи Смагиных стояла 11-я модель «Лады». Но она, скорее, инструмент для бизнеса, поэтому нельзя сказать, что выбирал ее Павел сердцем.

– Не стану уверять, что мы в семье заядлые автопутешественники. Честно говоря, даже не припомню, чтобы с женой и детьми выбирался куда-то далеко за пределы Урала. Хотя по работе мне приходится ездить в Челябинск. Но разве это расстояние – всего около 450 километров!

Первой о небывалом везении Павла узнала его жена. И тут же набрала номер супруга.


Павел Смагин (в центре) отправляется в родной Магнитогорск на собственном «Фокусе».

– Честно говоря, я в первый момент не поверил. Даже сказал: «Так не бывает». Ведь я читаю «За рулем» уже лет пятнадцать. И все анкеты регулярно заполняю, в том числе и по Гран-при. Причем не в надежде выиграть приз – никогда не верил, что мне повезет. Скорее, вошло в привычку – журнал за эти годы стал очень близким, поэтому старался участвовать во всех акциях «За рулем».

Получив во время церемонии Гран-при ключи от новенького «Фокуса», Павел Смагин признался, что домой пока не спешит:

– Знаете, ехать одному на Урал на новой машине страшновато. Дождусь в Москве брата жены – погоним машину вдвоем. А пока поезжу по городу, привыкну к новому автомобилю.

Наталья ЛЕБЕДЕВА («Хёндай-Гетц»): «До конца еще не верю в такую удачу».

Увы, сама обладательница «Хёндай-Гетц» на церемонию в Москву выбраться не смогла. Причина более чем уважительная – ровно за три месяца до даты Гран-при у Натальи родился сын. И сейчас молодая женщина целиком и полностью принадлежит маленькому Саше. А за машиной в Москву, как и положено в таких случаях, отправился глава семьи – Сергей:

– Журнал «За рулем» мы читаем с 1997 года. Семья у нас, можно сказать, автомобильная. На своем полноприводном ИЖе регулярно ездим в лес. Тем более что грибы-ягоды в наших краях всегда в изобилии.

Наталья и Сергей родились и выросли в маленьком городке Коряжме, что на юге Архангельской области. Впрочем, до областного центра не близко – более 700 километров!

– Честно говоря, я первым заполнил анкету Гран-при, – рассказал Сергей. – А когда увидел еще одну, в следующем номере, предложил написать и Наташе. Ее рука оказалась счастливой. Я прекрасно помню, как ушел на работу на целлюлозно-бумажный комбинат. И вдруг среди дня звонит жена. Я вначале подумал, что с ребенком что-то случилось. А она говорит: «Ты, Сережа, лучше сядь. Сел? Так вот – я машину выиграла!» Вначале даже не поверил. Ну а когда перезвонили из редакции, чтобы уточнить данные, понял – это не розыгрыш.

Как распорядиться подарком судьбы, Наталья и Сергей еще не решили:

– Не думаю, чтобы «Гетц» легко справился с нашими лесными дорогами. Но Наталья ни за что не захочет с ним расставаться. Так что, скорее всего, теперь у нас будет две машины – одна для города, другая – для поездок на природу.

Но, как рассказал Сергей, они с Натальей решили, что, как только немного подрастет их Саша,

Получать «Хёндай-Гетц» Натальи Лебедевой приехал ее муж Сергей.



они обязательно отправятся на «Гетце» в Архангельск. А быть может, и в Москву.

– Когда ехал сюда, на Гран-при, все знакомые уверяли: мол, ничего не получите – это просто рекламная акция. А на самом деле – все по-честному, – рассказывает, не скрывая волнения, Сергей. – Хотя, признаться, когда сажусь в наш «Гетц», до конца еще не верю в такую удачу.

Сергей ГАВРИЛОВ («Ауди-А4»): «Швырнул в мусоропровод горсть мелочи».

Весть о том, что на его анкету выпал самый крупный приз – автомобиль «Ауди-А4», застала



Доктор Сергей Гаврилов (слева) примеряется к своей «Ауди-А4».

москвича Сергея Гаврилова в... реанимации. Ничего страшного с Сергеем не случилось – просто доктор Гаврилов по профессии врач-анестезиолог. Работает в Научном центре хирургии им. Петровского Академии медицинских наук России.

– Жена мне позвонила – мол, так и так, выиграл ты приз. А я ей, естественно, не поверил. Подумал, чей-то неуместный розыгрыш. Хорошо еще, не было пациентов – а то бы вспылил. Сам перезвонил в журнал и уже тогда понял, что это не шутка. Хотя окончательно поверил в свою удачу только здесь, на церемонии Гран-при...

Сергей Гаврилов уверенно примерялся к водительскому месту «Ауди-А4». Это будет уже не первая иномарка в его жизни. В семье Гавриловых – «Шкода-Октавия», купленная после рождения второй дочки три года назад.

– Вообще-то я из автолюбительской семьи. Да и «За рулем» – семейный журнал. Его еще дед выписывал, а я мальчишкой у него из журнала машинки вырезал. Он сердился – аккуратно собирал все подшивки. Они и теперь хранятся в доме родителей в Феодосии – я оттуда родом.

Водить машину Сергей начал в 20 лет, когда был курсантом Военно-медицинской академии в Санкт-Петербурге.

– Мы, будущие офицеры, учились на «уазике». Но потом на чем только мне не приходилось ездить. Я всегда был уверен, что «Ауди-А4» – лучший автомобиль в своем классе. Но, надеюсь, когда-нибудь приобрету что-то помощнее – люблю, когда под педалью газа большой запас.

Как любой талантливый врач, Сергей – немного фаталист. Но фаталист азартный:

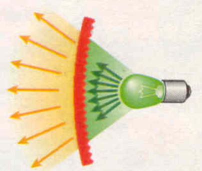
– Честно говоря, верю в судьбу. И в то, что я – везучий человек. Везучий и азартный. Поэтому никогда не хожу в казино. Но верю в приметы.

Любопытно, что, узнав о выигрыше «Ауди-А4», Сергей выкинул в мусоропровод пригоршню металлических монет. Оказалось, есть такая традиция.

– О ней мне рассказали мои друзья-корейцы. В Корее принято отвечать на подарки судьбы. Если тебе повезло, выкинь на улицу пригоршню монет – судьба и в следующий раз будет к тебе благосклонна. Хорошая, как мне кажется, традиция!..

А. ЛАБЕНДИК,
Полевской Свердловской обл.

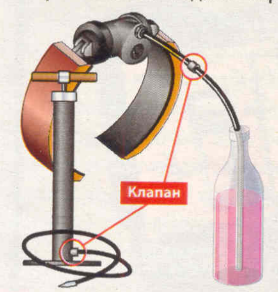
На некоторых автомобилях **фонари красного цвета**, так что и сигнал поворота красный, что ныне уже подпадает под запрет. Но дело ведь не в цвете фонаря – вспомните ВАЗ-2110 с белыми рассеивателями, но желтыми лампами! Важен цвет сигнала. Желтый получится, когда рассеиватель красный, а лампа зеленая. Попробуйте – и убедитесь.



От отдела эксплуатации. Действительно, если таких ламп нет в продаже, их колбы можно окрасить – например, зеленым цапонлаком. Либо вложить прозрачную зеленую пленку внутрь фонаря. Интенсивность желтого зависит от исходных оттенков, а также от яркости самой лампы.

И. ХАМИДУЛЛИН,
Нефтеюганск

Прокачать тормоза можно и одному, **без помощника**, если в «прокачной» шланг встроить шариковый клапан от шинного насоса. При нажатии педали через

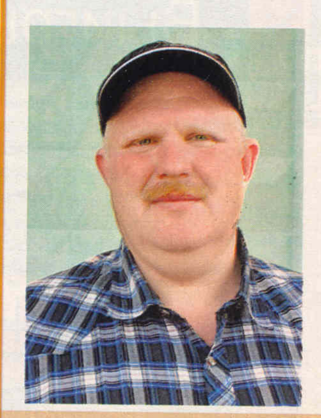


шланг сливается жидкость, а при обратном ее движении подсос воздуха через шланг исключен.

Е. СЕРДЮК,
Москва

На **«Мазде-3» щетки стеклоочистителей** оставляют мертвые зоны. Поэтому левую я снял и, укоротив правый конец примерно на 20 мм, заменил ею штатную правую. Очищаемое поле стало больше. А вместо левой «маздовской» поставил щетку от «Форда-Фокус II», которая на 120 мм длиннее.

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА



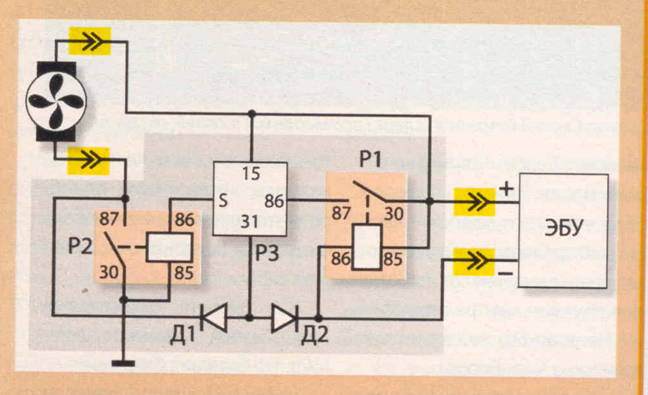
В этом номере лучшим мы сочли совет Виктора ПЕТРОВА из Красноярского края. «Десятое» семейство ВАЗ читатели хорошо знают. Но как, например, обеспечить задержку выключения электровентилятора после остановки двигателя, дабы исключить «тепловой удар»? Виктор Петров, инженер-механик лесного хозяйства, делится с вами своим опытом.

Автор лучшего совета получает от журнала премию 5000 рублей, а от компании «Апико-Авто» электрообогреваемую накидку на сиденье.



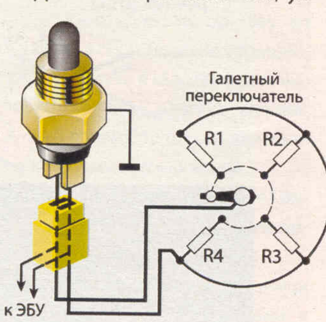
Давно известно, что **после выключения горячего двигателя**, особенно если температура охлаждающей жидкости на пределе, прекращение ее циркуляции может отрицательно сказаться на состоянии двигателя. Дело в том, что наиболее горячие его зоны (вблизи стенок камер сгорания и цилиндров) начинают «делиться» теплом с менее нагретыми участками, картина термических напряжений меняется – это может стать причиной опасного коробления крупных и дорогих деталей – таких, как блок цилиндров и его головка. Во избежание этого на многих современных автомобилях электровентилятор после остановки двигателя продолжает работать еще секунд тридцать, обдувая радиатор и охлаждая в нем жидкость. Ее плотность увеличивается, она опускается, а на ее место поступает более горячая. Конвекция обеспечивает заметную циркуляцию жидкости и снижение ее температуры на несколько градусов. Но на ВАЗ-2110 после выключения зажигания электронный блок обесточивает электровентилятор. Как же обеспечить задержку его выключения?

На схеме показано устройство, включаемое в штатные разъемы между электровентилятором и ЭБУ. Оно собрано из двух реле 904.3747-10 и реле стеклоочистителя 524.3747. ЭБУ управляет двигателем вентилятора по «минусу». В нашей схеме включается реле Р1 – оно обеспечивает питание реле стеклоочистителя Р3. Последнее включает реле Р2 – и, соответственно, электровентилятор. После выключения ЭБУ реле Р3 остается соединенным с «минусом» через диод Д1. Время его срабатывания зависит от емкости конденсатора в реле Р3. Для задержки 30 с нужна емкость 100 мкФ.



О. ГРИШАНОВ,
Рузаевка, Мордовия

Проблема **пуска** впрыскового двигателя **в мороз** не нова. Нередко ее причиной бывает некорректная «прошивка» ЭБУ, управляющего работой форсунок. Порой приходится «обманывать» контроллер, преднамеренно изменив показания датчика температуры. А морозы случаются разные – вот для чего я установил на «десятке» галетный переключатель (см. схему) с распаянными резисторами. Провода протянуты в моторный отсек к датчику температуры. Это существенно облегчает пуск мотора в мороз (опыт приобретается быстро!), снижает потери топлива при прогреве и износ двигателя.



А. КРУПИН,
Киров

Мы, автолюбители, порой попадаем в сложное положение: **вечером была оттепель**, а наутро мороз. Имеющаяся в продаже «разморозка» зачастую не помогает. Однажды, вернувшись из поездки, я понял, что закрыть замки дверей не удастся – вот и пришло в голову воспользоваться горячим «Тосолом». Набрав его в медицинский шприц, я вводил иглу в личинки замков и промывал их. Замки стали нормально работать, и больше их морозом не прихватывало.

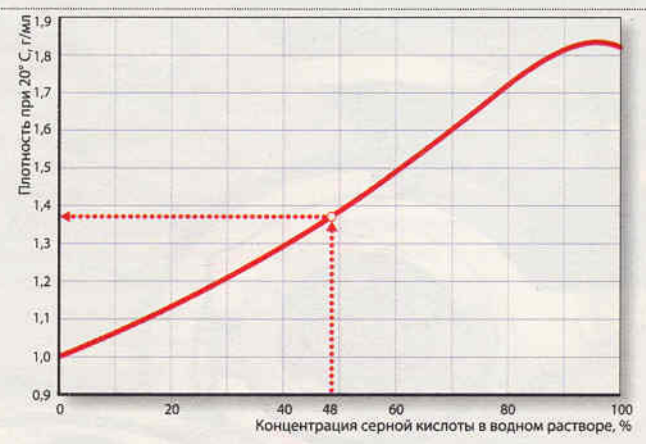
ХИМЗАЩИТА

Отличный ответ на задачу № 44 «Химик поневоле» позволит получить 6000 руб. Владимиру ОКСЕНЕНКО из Курской области.

Итак, соединив один литр концентрированной серной кислоты плотностью 1,84 г/мл и два литра воды, бухгалтер получил такой электролит, который его чем-то разочаровал... Человек погорячился: ну кто же готовит электролит, не контролируя результат ареометром! Конечно, чисто математически задача кажется очень простой: два литра воды – читай 2 кг, литр концентрированной серной кислоты – 1,84 кг. Всего 3,84 кг. Делим на три, получаем плотность 1,28 г/мл. Блестяще? Не тут-то было! В нашей Вселенной действует закон сохранения массы, а не сохранения объема. Конечно, недосчитавшись доброго стакана (свыше 200 мл) электролита, бухгалтер смекнул: дело нечисто, плотность того, что получилось, гораздо выше ожидаемой! В батарею такой «компот» не зальешь, надо добавить воды. Придется отбросить вычисления и отправиться за ареометром. Надо полагать, тут бухгалтер вспомнил и про термометр: ведь плотность раствора по мере изменения температуры тоже меняется.

В общем, ситуация банальная. Осталось лишь объяснить финансовому работнику, почему объем электролита получился меньше ожидаемого. Ответы многих читателей половинчаты: они справедливо напоминают о пользе чтения технической литературы с таблицами, помогающими приготовить электролит, однако на основной вопрос: почему объем электролита уменьшился в сравнении с суммой объемов исходных компонентов? – ответа не дают. Писем, разъясняющих этот вопрос, естественно, меньше: тут ведь нужны определенные познания в химии.

Итак, выделим главное: объемы растворимых друг в друге веществ складывать не следует – можно крепко ошибиться. Кое-кто из читателей рассказал о своих опытах с водой и сахаром, солью и т.д. Приводят такую популярную модель: если бочку доверху наполнить крупной картошкой, то гороха в нее можно насыпать еще немало. С кислотой и водой картина сложней. При электролитической диссоциации кислоты в воде происходит распад молекул на заряженные частицы – ионы, способные «упаковаться» в заданной таре плотнее, но нужно учитывать и взаимодействие зарядов. В конечном счете зависимость плотности электролита (то есть массы в единице объема) от концентрации в нем кислоты (в процентах по массе) нелинейная – потому попытки рассчитать плотность, опираясь лишь на первоначальные объемы, обречены на неудачу.



Зависимость плотности электролита при 20°С от концентрации серной кислоты в водном растворе.

На рисунке приведена упомянутая зависимость. Бухгалтер, смешивая компоненты, получил концентрацию кислоты в электролите:

(1840/3840) x 100% = 48%.

Обратившись к графику, видим, что плотность такого электролита – около 1,38 г/мл. Отсюда легко определить объем раствора: 3840/1,38 = 2783 мл.

Недостача по объему («усадка») – около 217 мл.

Некоторые читатели считают, что усадка – результат одного лишь испарения воды из разогревшегося при диссоциации электролита. В действительности этот фактор второстепенный – понаблюдайте за остывающим стаканом кипятка. Но при контроле ареометром учитывается и это.

Пора выразить благодарность тем, кто напомнил предысторию вопроса. Еще не было автомобилей, а человечество уже сталкивалось с серьезными проблемами. Скажем, некто поручил работнику разбавить спирт таким же количеством воды. Тот все сделал, но готового продукта оказалось меньше, чем ожидал хозяин. Работнику отвесили плетей. Нет бы взвесить компоненты и «конечный результат»!

Победитель этого тура представил нам решение задачи бухгалтера, а также рассчитал, сколько воды нужно еще добавить в раствор.

Поздравляем Владимира Оксененко!



Рисунок Сергея Савилова

ЗАДАЧА СОРОК СЕДЬМАЯ

«СИНИЙ ТУМАН...»

«Девятки» мы купили в 1998 году в автосалоне. Простые, карбюраторные. На сегодня у обеих пробег тысяч по 180, однако ведут себя по-разному. У моей неплохая тяга уже на оборотах тысячи полторы, масло почти не расходует, не дымит, но выше четырех тысяч – вялая, особенно на четвертой и пятой передачах. Пашкин мотор на больших оборотах зверь, но подъедает масло, в выхлопе «синий туман», ниже двух тысяч тянет слабо...

Все регулировки, поверьте, у нас идеальные: зазоры и фазы ГРМ, зажигание, карбюраторы. Вовремя меняем фильтры, у обеих машин исправные выпускные системы. Недавно в сервисе я проверил компрессию в цилиндрах – отличная! Пашка тратиться «на пустяки», по его словам, не стал – машина и без того летает.

Кто подскажет причины разного поведения двух однотипных машин?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 10 декабря 2006 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: exp@zr.ru. Тел. **(495) 207-79-84. Укажите полностью паспортные данные, контактный телефон, номера ИНН и страхового свидетельства Государственного пенсионного страхования.**

СИНИЕ И КРАСНЫЕ

Сергей Канунников

Осень 1951-го для компании БМВ стала знаменательной – на выставке во Франкфурте показали ее первый послевоенный автомобиль, легендарный ныне БМВ-501. Машину по сей день считают одним из символов возрождения Германии. Но очень похожий автомобиль, причем под той же маркой, мог появиться годом раньше. Только не на Франкфуртской, а на Лейпцигской выставке и созданный не в Баварии, а в Тюрингии…

Завод в Айзенахе, где делали до войны автомобили БМВ, в 1945-м оказался в советской зоне оккупации. Под эгидой СВАГ (советская военная администрация в Германии) создали акционерное общество «Автовело», куда вошли несколько заводов и конструкторских бюро. Как тогда писали, «в интересах народа Тюрингии» в Айзенахе решили возродить производство довоенных моделей. Из Берлина вывезли оборудование фирмы «Амби-Буд», которая до войны была основным поставщиком кузовов для БМВ.

Уже в 1945-м построили 68 двухдверных БМВ-321 – довоенная модель с хорошо зарекомендовавшим себя 6-цилиндровым мотором (1,97 л, 45 л.с.). С 1947-го понемногу выпускали и четырехдверные седаны БМВ-326 с тем же, но оснащенным двумя карбюраторами 50-сильным двигателем. Позднее начали собирать спортивные купе и кабриолеты БМВ-327 с мотором, форсированным до 55, а затем до 57 л.с. Довольно много машин из Айзенаха по репарациям поступило в СССР.

В Мюнхене дела обстояли гораздо хуже. Оборудование, на котором делали знаменитые авиамоторы, разумеется, демонтировали. Мотоциклетное производство находилось в плачевном состоянии, автомобильного не было вовсе – машины до и во время войны строили только в Тюрингии. Лишь в 1948-м в Мюнхене понемногу стали выпускать мотоциклы; в конце 1940-х собрали лишь несколько спортивных машин на довоенных шасси. Производством в полном смысле назвать это трудно, а других возможностей пока не было.

Впрочем, уже в 1949-м конструкторы проектировали новые образцы. Технический руководитель БМВ Фриц Фидлер, отец удачных моделей второй половины 1930-х, предложил компактный БМВ-331 с 600-кубовым мотором. Прототип построили в 1950-м, но посчитали, что маленьких машин на рынке и так достаточно. В то время инженеры уже работали над большим солидным седаном и даже новым двигателем V8.

В 1949-м, когда БМВ-501 был лишь в эскизах, в Айзенахе создали прототип БМВ-342, очень похожий… на еще не существующую мюнхенскую машину. Те же встроенные в кузов фары, заметно выступающий багажник и, конечно же, фирменные «ноздри». Кузов создал Ганс Флейшер, работавший на заводе слесарем еще с 1935-го. Талантливый рисовальщик, вернувшись в Айзенах из плена, стал дизайнером.

В серию в 1949-м пошла, правда, другая модель – БМВ-340, заметно модернизированная по сравнению с довоенной 326-й, но не столь радикально, как прототип 342. Хотя и от него не отказывались еще пару лет. Построили вариант БМВ-342-2, а затем и БМВ-343 с более вычурными и массивными, в американском стиле, решетками радиатора. Модель 343, тоже не пошедшая в серию, появилась в Айзенахе как раз в 1951-м, когда публике представили баварский БМВ-501. Кстати, последний мог стать другим. Свой вариант баварцам предложила фир-



Символы возрождения Германии – малютка «БМВ-Изетта» и солидный БМВ-501.

Накануне войны построили несколько прототипов БМВ-332, чуть отличавшихся друг от друга.



Таких БМВ-340 (с 1952-го – ЭМВ-340) с 1949-го по 1956-й собрали более 21 тысячи.



БМВ-343 из Тюрингии серийным так и не стал.

ма «Пининфарина», но выбрали более традиционный для БМВ дизайн. Разумеется, автомобили из ГДР и ФРГ были похожи не только внешне. БМВ-501 оснастили тем же мотором объемом 1,97 л, правда, мощностью 65 л.с., для производства которого возможности у баварцев были.

Вероятно, конструкторы в Мюнхене и Айзенахе использовали какие-то довоенные эскизы. А может, конструкторы одной немецкой школы, совсем недавно разделенные границей, похоже мыслили?

Отшумели первые восторженные отзывы о большом, комфортабельном, хорошо оснащенном седане БМВ-501, закрылась выставка во Франкфурте. А первая серийная партия машин, которую планировали к концу 1951-го, задерживалась. Негде было делать кузова – ведь оборудование берлинской фирмы «Амби-Буд» вывезли в Тюрингию в 1945-м. Вынашивали планы совместного кузовного завода с франкфуртской компанией «Адлер» (она до войны тоже была клиентом берлинского завода). Наконец, сговорились с кузовной фирмой «Баур» из Штутгарта и лишь в октябре 1952-го выпустили серийные БМВ-501.

К этому времени, наконец, закончилась тяжба между баварским и тюрингским заводом за имя и эмблему. Тот и другой планировали экспортировать машины (восточные БМВ, кстати, поставляли в Скандинавию). Автомобили под одним именем из пусть и недавно образованных, но разных, к тому же не самых дружественных стран – с различными «социальными системами» – восприняли бы на зарубежных рынках как нонсенс. Баварцы победили – отсудили имя и свой старый герб, символизирующий голубое небо между лопастями самолетного пропеллера. Завод в Тюрингии, не мудрствуя, лишь заменил синий цвет эмблемы на красный, а марку на ЭМВ (Айзенахский Моторный Завод).

БМВ-501, за вычурность форм получивший прозвище «барочный ангел», по-



«барочного ангела» с производства не снимали! В 1958-м в отставку отправили версию с «шестеркой». Но по государственным заказам и ее делали еще лет пять. А для богатых покупателей выпускали двух- и четырехдверные кабриолеты, купе, в том числе работы «Бертоне».

С 1959-го на БМВ-2,6 Liter и 3,2 Liter (переименованная модель 502) ставили дисковые тормоза спереди, в 1961-м мотор 3,2 л форсировали до 160 л.с., в 1963-м модернизировали переднюю подвеску, в частности установив стабилизатор. Но к этому времени «барочный ангел» уже явно устарел, хотя на автобанах по-прежнему показывал себя прекрасно. В 1963-м продали всего 550 машин, а в 1964-м модель, наконец, сняли с производства. С конвейера уже сходил БМВ-1500, спроектированный еще в непростом для компании 1958-м. Эта модель подняла фирму на новые рыночные позиции, а ее мотор вскоре послужил основой для знакомого многим агрегата «Москвич-412». Интересно, что против снятия БМВ-2600 и 3200 (последние преемники модели 502) активно выступало правительство Баварии. Чиновники и полицейские очень уважали быстрые и комфортабельные машины.

Нынче «барочные ангелы» – гордость или мечта коллекционеров. Впрочем, машины, выпускавшиеся в Айзенахе в конце 1940-х – начале 1950-х, вниманием ценителей также не обделены. А синяя на них эмблема или красная, теперь не так важно. Мы уже стали забывать, что когда-то Бавария и Тюрингия были в разных странах…

Кабриолеты на базе БМВ-502 строили по заказу.



Знаменитый БМВ-501 уважали не только богатые частники, но и баварские полицейские.

корял тихой работой двигателя, плавностью хода, комфортом (радиоприемник – в базе!), но, будучи очень дорогим, продавался вяло. К сентябрю 1953-го изготовили лишь 1000-й экземпляр. Масштабы производства ЭМВ-340 в Тюрингии были гораздо больше. К тому же на востоке, помимо седанов, выпускали универсалы, в том числе санитарные, фургоны, а еще спортивные ЭМВ-327. Зато баварцы в марте 1954-го в Женеве представили БМВ-502, наконец-то с двигателем V8 (первым немецким мотором такого типа после войны) объемом 2,6 л мощностью 100 л.с. Солидный седан теперь развивал более 160 км/ч. Электронных ограничителей тогда не было, но на этой отметке в машине раздавался предупреждающий свист. В мае модернизировали и модель 501, в частности подняв мощность старой «шестерки» до 72 л.с. Заодно освоили упрощенную версию БМВ-501В. Чтобы снизить цену на 600 марок, экономили буквально на всем: применили более дешевые материалы, салонный плафон зажигался лишь при открывании водительской двери, а капот отпирали снаружи. Но удешевленный вариант покупателей не привлек: состоятельные интересовались полным набором опций, прочим все равно оставалось лишь мечтать о «барочном ангеле».

В сентябре 1955-го появилась новая версия – с 3,2-литровым 120-сильным двигателем V8. Через два года мощность довели даже до 140 л.с. К этому времени пути заводов в Баварии и Тюрингии окончательно разошлись. В 1956-м сняли с производства ЭМВ-340 и ИФА-F9 (немного модернизированный предвоенный ДКВ выпускали в Тюрингии с 1952-го) и запустили модель с симпатичным современным кузовом работы Ганса Флейшера. Переднеприводный седан концептуально, да и по узлам был близок все тем же ДКВ. Ему дали историческое имя «Вартбург»: так звался первый автомобиль, который еще в конце XIX века построили на заводе в Айзенахе.

Мюнхенская фирма к концу 1950-х оказалась в глубоком кризисе. К слабо продаваемым дорогим БМВ-501 и 502 (последний стоил около 14 тысяч марок, а базовый «Фольксваген-Жук» в то время – около 3800) добавили элегантные спортивные модели 503 и 507, еще более дорогие. Построив в сумме около 700 экземпляров, их производство свернули уже 1959-м. Как раз в тот год БМВ чуть было не стал собственностью компании «Даймлер-Бенц». Завод удерживали на плаву крохотные 13-сильные машинки «Изетта», выпускавшиеся, к слову, по итальянской лицензии, да надежда на проект БМВ-1500 – быстрый, современный, относительно недорогой седан. Но

МАШИНЫ ВРЕМЕНИ

Представляет ведущий рубрики Анатолий Сухов

БРАТЬЯ ПО БИЗНЕСУ

Наивно думать, что покупатели автомобилей бизнес-класса не умеют считать деньги: цену комфорта и безопасности они знают. Но какой же бизнесмен пройдет мимо выгодной сделки? Корейские фирмы предлагают альтернативу «европейцам» и «японцам» в престижном сегменте, привлекая немалую часть не только российских, но и западноевропейских покупателей.

Новые «Хёндай-Соната» (в России ее «зашифровали» буквами NF) и «КИА-Маджентис» – близнецы-братья, построены на общей платформе, даже обводы кузова и салоны у них схожи. Зачем же, спрашивается, на рынке двойняшки? Да чтобы создать у покупателя иллюзию свободы выбора! Хотя разница между машинами, конечно же, есть – и не только в эмблеме на капоте.



KIA Magentis


Hyundai NF

По сравнению с предшественниками NF и «Маджентис» заметно подорожали, и дело не только в зарубежной сборке. Покупатель наверняка оценит качество отделочных материалов (вполне на европейском уровне), продуманную эргономику и благословенную тишину в салоне даже при работе двигателя на средних оборотах – над шумоизоляцией поработали плодотворно. Машины подросли не только в цене, но и в размерах. Особенно заметна прибавка пространства на заднем диване.

Заказывая «Маджентис», можно выбрать как двигатель – 2,0 л, 144 л.с. или 2,7 л, 188 л.с., так и тип трансмиссии – М5, А4 или (с мотором 2,7 л) А5. К сожалению, дизель в России в ближайшее время не появится, а самый мощный мотор сочетается лишь с «автоматом». Кстати, все автоматические коробки оснащены функцией ручного выбора передач.

Цена самой дешевой комплектации (2,0 л, M5, Comfort) – 683 тыс. рублей ($25 500). В нее входят электропакет (с дистанционным управлением центральным замком), климат-контроль, сигнализация и иммобилайзер, а также комплекс активной безопасности (ABS+EBD+Brake assist) и две фронтальные подушки. Россияне также наверняка оценят противотуманные фары, несимметрично складывающееся заднее сиденье и полноразмерную запаску. Доплатив менее 27 тыс. рублей, в комплектации Business получите боковые подушки и надувные оконные шторки, расширенный набор систем активной безопасности (ESP+ABS+EBD+TSC+Brake assist), подогрев передних сидений и ветрового стекла, автоматическое включение фар, датчик дождя и самозатемняющееся салонное зеркало, а также подлокотник и кожаную отделку руля. Эта комплектация, на наш взгляд, оптимальна. В принципе, вместо нее можно заказать «автомат» – он обойдется практически в те же деньги. В самой дорогой комплектации (2,7 л, А5, Luxe) «Маджентис» стоит уже 882 тыс. рублей ($33 000) – на уровне прилично «упакованного» европейского или японского автомобиля среднего класса.

«Хёндай-NF» пока продается в России с одним-единственным бензиновым двигателем (2,4 л, 161 л.с.) и двумя вариантами трансмиссии – М5 и А4 (также с возможностью ручного переключения). Цены начинаются от 750 тыс. рублей ($28 000), за «автомат» придется доплатить 27 тысяч. В целом «Хёндай», позиционирующийся выше КИА, не слишком опережает ее по потребительским свойствам, порой проигрывая в управляемости. А в варианте с автоматической коробкой и динамика, и «максималка» оставляют желать лучшего. Зато с «механикой» NF оказывается шустрее даже КИА с мотором 2,7 л.

При заказе стоит обратить внимание на аудиоподготовку. В «Маджентисе» – штатный проигрыватель компакт-дисков и неплохая акустика. NF же оборудован архаичной кассетной магнитолой. Чтобы не отпугнуть покупателей, многие дилеры устанавливают проигрыватель дисков в подарок. □

В ГОСТЯХ У «НОКИАН»



В Москве открыт шинный центр «Вианор» компании «Нокиан Тайрс» (Nokian Tyres). Здесь продаются летние и зимние шины для легковых автомобилей, грузовиков, автобусов и специальной техники. Основные бренды: Nokian, Bridgestone, Michelin. Также доступны колеса и аксессуары. К услугам клиентов шиномонтаж, замена масла и сезонное хранение шин.

ГОТОВЬ «МАЗДУ» К ЗИМЕ

До конца года в сервисных центрах «Мазда» компании «Независимость» проходит акция – подготовка автомобиля к зиме по специальным ценам. За 1840 рублей можно заменить масло и фильтр, проверить электронные системы, зарядку аккумулятора, а при необходимости заменить свечи зажигания. Для тех, кто покупает комплект колес и сезонных шин, монтаж и балансировка – бесплатно. Клиенты «Независимость Mazda» также пользуются 10%-ной скидкой на установку предпускового подогревателя двигателя и салона.

«АУДИ-ТТ» В ПРОДАЖЕ

Машины второго поколения появились у российских дилеров. Спортивное купе предлагают в России с двумя бензиновыми моторами: 2 л (200 л.с.) и 3,2 л (250 л.с.). Первый вариант развивает 240 км/ч, с мотором большего объема «максималка» выше на 10 км/ч. Все машины комплектуются шестиступенчатыми механическими коробками передач или роботизированными DSG. Полноприводные трансмиссии доступны только с мотором 3,2 л. В качестве опции можно заказать активную подвеску Audi Magnetic Ride.



ОТКРЫЛИСЬ

ЕКАТЕРИНБУРГ



Компания «АВТО ПЛЮС» открыла дилерский центр обслуживания и продажи автомобилей «Тойота». К услугам клиентов шоу-рум, склад запчастей и аксессуаров, а также сервис на 27 постов слесарного ремонта, линия диагностики, 15 постов кузовного ремонта и мойка.

КУРСК, РОСТОВ-НА-ДОНУ



В Курске компания «Автомир», официальный дилер «Ниссана», открыла автоцентр «Южный». На станции техобслуживания 14 постов, зона экспресс-сервиса, кузовной цех и покрасочная камера. На время длительного ремонта можно воспользоваться подменным автомобилем. Также организована служба помощи на дорогах – ей по силам мелкий ремонт.

А в Ростове-на-Дону начал работу автоцентр «Орбита», предлагающий широкий спектр услуг покупателям и владельцам «ниссанов». В частности, экспресс-сервис занят мелким ремонтом и обслуживанием 24 часа в сутки.

ПЕРМЬ

В новом центре официального дилера «Сатурн-Р» представлен весь модельный ряд «Субару», в том числе европейская версия «B9 Трибека». К услугам клиентов – просторный шоу-рум, сервис-центр на пять постов и зона отдыха. В продаже и фирменные аксессуары «Субару».



САМАРА



Салон по продаже автомобилей «Форд» компании «Автомир» – один из крупнейших в Поволжье, здесь представлен весь модельный ряд легковых и коммерческих машин. Клиентам доступен весь спектр услуг, включая продажу в кредит, страхование, установку любого оборудования. До конца года «Автомир-Форд» планирует продать более 350 новых автомобилей.

СТАТЬ ДРУГИМ

Игорь Козлов. Фото: Константин Якубов

Как известно, красота требует жертв. Что ожидает сторонников тюнинга, желающих выделиться в монотонном дорожном потоке? Как их желания стыкуются со здоровьем своих любимых железных чад и с размером кошелька? На эти вопросы мы попытались найти ответ у дилеров, практикующих такого рода услуги.

УЗКАЯ СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ

Компания «Независимость» (официальный дилер «Форда»), до недавних пор самостоятельно занимавшаяся всевозможными доработками, ныне направляет страждущих в специализированные ателье. Причина проста: продажи новых автомобилей и так идут неплохо, лишь успевай их обслуживать, а вмешательство в конструкцию зачастую требует немалых затрат времени. Да и саму работу на поток не поставишь, ведь клиент платит за индивидуальный подход. Скользкий вопрос с гарантией решается сам собой: она просто прекращается – либо на конкретный переделанный узел, либо на автомобиль в целом при глубокой его модернизации.

ВСЕГО ПОНЕМНОЖКУ

В компании «Ника Моторс Холдинг» (официальный дилер «Тойоты»), несмотря на обилие работы с обслуживанием «простых» авто, все же готовы незначительно изменить интерьер и экстерьер с использованием оригинальных аксессуаров «Тойоты». Это разумный компромисс между капризом клиента и гарантийными обязательствами дилера. Разброс цен удовлетворит владельца любого кошелька, лишь бы не дырявого. Например, стоимость «кенгурятника» – от 17 до 80 тыс. рублей, порогов – 14–50, заднего спойлера – 3–30, защиты заднего бампера – 10–40. Разница в цене обусловлена не только моделью автомобиля, но и качеством аксессуара, зависящим от производителя. Установка «одной позиции» обойдется в 800–6500 руб.

Кроме этого, машину предложат дооснастить действительно полезным «ксеноном» японской фирмы PIAA и актуальным в преддверии зимы автономным обогревателем с таймером или пультом дистанционного управления.

Во многом схожий подход демонстрирует ОАО «Автодом», официальный дилер БМВ. Здесь также любые переделки на стороне воспримут в штыки и лишат гарантии. Помимо фирменных аксессуаров, предложат оригинальный кожаный салон. Музыку – на любое ухо, от «медвежьего» до «оперного». Конек компании – аэрография с полным технологическим циклом – от согласования эскиза до страхования готового произведения. Фиксированных

Перетяжка салона «Форда-Фокус» стоит от $1200 до 2000.





Партнер «Независимости» – ателье «ААС-тюнинг» на каждый измененный узел или агрегат дает свою гарантию, которая все же меньше «фордовской». Распространенный «чип-тюнинг» (DigiTec, программа Ford Motorsport) обойдется в $700, на порядок больше – установка механического нагнетателя или турбины. Можно заказать заниженную на 40 мм подвеску, например с комплектом Bilstein B12 Sprint (1000 евро) и расширителями ($120). Доработка салона жестких ценовых рамок не имеет, равно как и аэрография. Меломанов порадует большой выбор оборудования и комплексный подход к установке, включающий шумоизоляцию салона.


Установка механического нагнетателя Kleemann на «Мерседес-SLK500» обойдется в €16 880 ($21 440) – вместе с «нулевым» фильтром и переделкой системы смазки.


Цены на аудиоподготовку начинаются от $1600, в данном варианте – $10 000. Размещать здесь багаж жалко – побьет все, побьется сам. Но ведь на концерт не ходят с чемоданами!

цен на услуги не существует, ведь результат, понятно, уникален. Но при этом – никакого вмешательства в двигатель и подвеску!

ЧЕГО ИЗВОЛИТЕ?

«Аларм-Сервис», официальный дилер знаменитых тюнинговых ателье «Брабус» и «Лоринзер», «по определению» удовлетворит любую прихоть клиента. Доводкой серийных «мерседесов» специалисты компании занимаются давно и освоили практически все работы – вплоть до увеличения рабочего объема с гарантией на весь двигатель. Возможна установка дополнительного нагнетателя (Lorinser, Kleemann или AMG) и на серийный мотор, но в этом случае гарантийным останется только сам нагнетатель. Почитатели роскоши могут заказать эксклюзивный кожаный интерьер, деловым людям предложат оборудовать салон офисной техникой. Доступно любое мультимедийное оборудование, вплоть до домашнего кинотеатра. Полнейшая демократия и с другими агрегатами, будь то увеличенные тормозные механизмы (Lucas, Brembo) или заниженные подвески на оригинальных колесах.

Отдельное место в программе отведено изготовлению удлиненных версий «220-го кузова» S-класса (от 200 мм до 1 метра), уже построено более десятка образцов. Охранный комплекс – на выбор клиента, вплоть до спутникового: ведь компания в далеком 1993 году начинала как раз с установки сигнализаций – опыта достаточно. Жестких ценовых рамок здесь тоже нет, оговаривается только стоимость нормочаса (27–38 евро). Совместимость переделки и гарантии на автомобиль определяется также индивидуально. Например, установка мощного аудиокомплекса не отразится на наружных зеркалах, а вот генератор и его привод на такую нагрузку не рассчитаны. Соответственно и гарантия на эти узлы будет либо уменьшена, либо снята. Правда, для владельцев таких авто этот вопрос не главный. □

В ЭТОЙ РУБРИКЕ ДИЛЕРЫ РАССКАЗЫВАЮТ О СЕКРЕТАХ УСПЕХА, ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПРОГРАММАХ. ВЫБОР ДОСТОЙНЫХ КАНДИДАТОВ БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ И ОТ ЧИТАТЕЛЕЙ: МЫ СОБИРАЕМ ИХ ОТЗЫВЫ НА САЙТЕ www.zr.ru

НЕ УСТАЕМ ПРИЯТНО УДИВЛЯТЬ



Владимир Моженков, генеральный директор «АвтоСпецЦентра на Таганке» и «АвтоСпецЦентра на Варшавке»

Хорошо известная россиянам «Ауди-А6» остается одним из сильнейших игроков в своем классе. Немецкая надежность и высокий уровень комфорта подчеркивают ее статус. А широкий ценовой диапазон (50–150 тыс. долларов) позволяет подобрать автомобиль в зависимости от дохода и предпочтений. Наиболее универсальный вариант – А6 quattro 3,2 л с коробкой передач «Типтроник». Именно полный привод делает этот престижный автомобиль уникальным.

В 2000 году «АвтоСпецЦентр на Таганке» одним из первых предложил трейд-ин и продажу авто в кредит. Тогда эти услуги оказались очень востребованными и легли в основу нашего успеха. Сегодня нам снова есть чем удивить: в числе «горячих» предложений – «кредит с обратным выкупом». Покупатель может не выплачивать остаток, а вернуть автомобиль дилеру в качестве первого взноса по кредиту или предоплаты за новый. Возможен и вариант, когда клиент возвращает дилеру автомобиль по гарантированной стоимости, а дилер уже сам рассчитывается с банком.

Наши автосалоны, магазины запчастей и зоны сервиса работают круглосуточно. Есть гибкая система скидок от 5 до 10%.

Через сеть официальных дилеров в Германии на заказ доступны трехлетние автомобили с пробегом. На все подержанные машины в нашем центре оформляется семимесячная гарантия. А за дополнительную плату заводская гарантия продлевается до пяти лет. Также работает система эвакуации в пределах Московской кольцевой дороги. Для корпоративных клиентов возможна доставка машин на техническое обслуживание и обратно.

Дилерское соглашение с компанией «Ауди» подписано в 1998 году. С 2000 года компания держит первое место по продажам. «АвтоСпецЦентру» четыре раза вручали кубок за лучшее знание продукта и сервисных процессов в России.



ГОТОВЬТЕСЬ К ПЕРЕМЕНАМ



Владимир Гавриков, генеральный директор компании «Автопассаж»

Сегодня в наших автосалонах около 15% продаж приходится на «Форд-Мондео». Его выбирают, в первую очередь, за надежность и вместительность. Этот семейный автомобиль обладает одним из самых просторных салонов в своем классе, а за сдержанной, классической внешностью скрывает динамичный характер и отличную управляемость. Учитывая рост цен на топливо, оптимальным для «Мондео» стоит признать двухлитровый мотор с механической коробкой передач, хотя доступны и более мощные версии. Отмечу также, что «Форд-Мондео» – единственный в своем классе среди европейских и японских машин по цене от $21 000. А уже будущей весной в продаже появится следующее поколение «Мондео». Благодаря новому дизайну оно наверняка заинтересует не только людей среднего возраста, но и молодежь.

Мы предлагаем целый ряд клиентских программ. Например, те, кто приобретает у нас второй автомобиль, получают скидку до 5%. Войдя по персональному паролю на сайт ford.autopassage.ru, клиент может уточнить сроки доставки своего «Форда», проследить его местонахождение по пути в Москву или узнать, что происходит с машиной на сервисе. Мы принимаем автомобили в ремонт с 8 до 22 часов, но некоторые виды работ выполняем и ночью. А чтобы расставание с машиной не доставляло хлопот, держим два парка подменных «фордов-фьюжн» – для физических лиц и корпоративных клиентов.

Недавно на Большой Тульской открылся еще один центр «Автопассаж». А уже весной будущего года на Дорожной заработает один из крупнейших салонов компании и техцентр с 46 (!) постами в сервисной зоне.

В 2001 году компания «Автопассаж» подписала дилерское соглашение с «Форд Мотор Компани» и открыла первый дилерский центр. В 2003 году удостоилась награды «Форда» за выдающиеся достижения в работе с клиентами.



НАЛАЖЕННАЯ СХЕМА НЕ ДАЕТ СБОЕВ



Евгений Симонов, генеральный директор «Ника Моторс Холдинг»

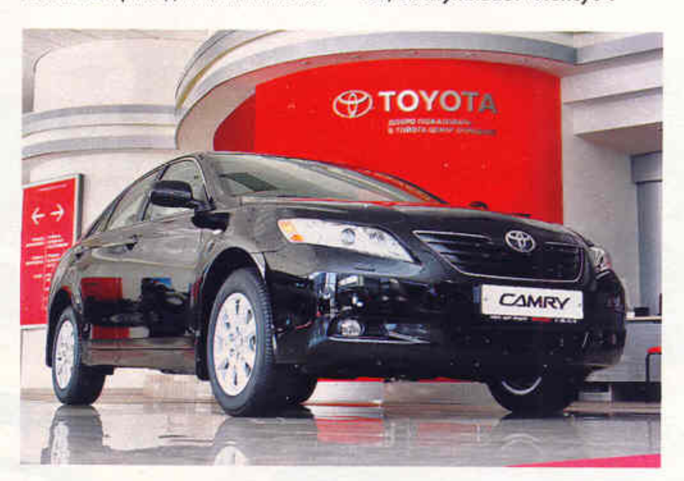
Марка «Тойота» – это не только функциональность и безопасность; это качество жизни, в котором пространство продумано до мелочей. «Тойота-Кэмри» получила в этом году высшую оценку читателей «За рулем», завоевав первое место в своем классе. Ее традиционно выбирают люди, предъявляющие повышенные требования к комфорту и безопасности. Конструкторы уделили особое внимание эргономике, в частности удобству посадки. Климат-контроль с функцией ионизации воздуха в салоне заботится о чистоте легких водителя и пассажиров.

Однако главное для нас – не просто продать автомобиль, а предоставить клиентам должное качество обслуживания. Желающих приобрести продукцию «Тойоты» сегодня очень много. При столь высокой загруженности сложно обеспечить индивидуальный подход. Эти проблемы отчасти решит новый «Тойота Центр Коломенское» площадью 17 тыс. м^2, который откроется в конце года на проспекте Андропова.

Недавно обновленный центр в Отрадном ежемесячно обслуживает около 4600 машин. Чтобы обеспечить контроль качества услуг, техкомиссия регулярно разбирает все обращения клиентов. А по нашей базе данных мы можем проследить «биографию» автомобиля, что помогает поддерживать его в идеальном состоянии. Все покупатели получают у нас скидку 5% на аксессуары, внеплановые сервисные работы и тюнинг, а также 7% на ТО. Кроме того, к каждому автомобилю мы бесплатно прилагаем комплект ковриков и набор автомобилиста: аптечку, знак аварийной остановки, огнетушитель.

В основе нашей работы лежат принципы приоритета клиента, простоты и прозрачности. Мы не играем с ценами: покупателям не приходится платить комиссионные, а стоимость нормочаса указываем только в рублях (1600 руб.). Если же клиент потратил у нас свыше пяти тысяч долларов, его дисконтная карта приобретает статус привилегированной, а скидка по ней возрастает до 10%.

Компания «Ника Моторс» основана в 1995 году, в 1998-м получила статус официального дилера «Тойоты». Продает и обслуживает автомобили «Тойота», обслуживает «Лексус».



ДЛЯ ПОЛНОГО СЧАСТЬЯ

Максим Сачков

Зачем нужен полный привод? Правильно – для того, чтобы штурмовать бездорожье. Хотя не только. Например, многим полноприводным автомобилям съезжать с асфальта стоит очень осторожно, а некоторым и вовсе противопоказано. Вы, наверное, поняли, что речь не о вседорожниках, а о легковых моделях с формулой 4x4.

КТО, КУДА, ЗАЧЕМ

Дорожный полный привод уже перестал быть экзотикой. Отработаны конструкции, среди которых есть вполне традиционные или, наоборот, оригинальные. Здесь многое зависит от расположения двигателя (спереди, сзади, продольно, поперечно), шасси, которое так или иначе приспосабливают к трансмиссии, задач, возлагаемых на автомобиль. В настоящее время большинство автопроизводителей фактически пользуются двумя-тремя схемами, дополняя их фирменными изюминками. Так, в самом распространенном ныне варианте с подключением одного из мостов предусмотрена виско-



FIAT PANDA 4x4

1,2 л, 60 л.с.

$19 500

Вернувшийся после долгого перерыва на наш рынок ФИАТ предлагает один из самых маленьких полноприводных автомобильчиков. На сухом асфальте «Панда» ведет себя как обычная переднеприводная машина, но стоит колесам забуксовать, чуткая вискомуфта передает часть крутящего момента на заднюю ось. Как опцию предлагают электронную блокировку заднего дифференциала. Любителей съехать с асфальта порадует увеличенный до 165 мм дорожный просвет (кстати, это расстояние до защиты двигателя). У нас полноприводную «Панду» продают в комплектации «Климбинг» с характерным пластиковым обвесом. Упакован итальянский «мишка» небедно – усилитель руля, стекла, замки и зеркала с электроприводами, кондиционер, фронтальные подушки, ABS. Однако и цена немалая – почти 20 тыс. долларов за 60-сильный хэтчбек малого класса.



SUZUKI IGNIS 4x4

1,5 л, 99 л.с.

$17 100

Среди модификаций японского автомобиля, близкого по размерам к «Панде», тоже присутствует 4x4. Кстати, и схема полного привода одинаковая с «итальянкой» – задние колеса при необходимости подключает вискомуфта. Только в схожей комплектации – кондиционер, водительское сиденье регулируется по высоте, дуги на крыше для установки багажника, ABS и электроусилитель руля – цена «Игниса» почти на 2,5 тыс. долларов ниже. Да и под капотом не 1200 «кубиков», а полуторалитровый мотор, выдающий 99 л.с. Приятная цифра для того, кто желает сэкономить на уплате налогов. Кроме того, фронтальные подушки для водителя и переднего пассажира в «Игнисе» дополнены боковыми.

AUDI A3

ЗР, 2004, № 3

2,0–3,2 л, 200–250 л.с., дизель 2,0 л, 140 л.с.

$37 467–61 246

В гольф-классе считанные модели могут похвастать полным приводом. Естественно, идеолог дорожного 4х4 – фирма «Ауди» на особом счету. На А3 с приставкой «кватро» крутящий момент между передними и задними колесами распределяет многодисковое «электронное» сцепление «Халдекс». На «трешку» предлагают три двигателя: бензиновые – «шестерку» объемом 3,2 л или 2-литровый с непосредственным впрыском и турбонаддувом и 140-сильный дизель. Нацелившимся на модификацию с V6 предстоит выбрать еще и коробку: 6-ступенчатая «механика» или автоматическая DSG. Кроме того, два варианта кузова – трехдверный хэтчбек или пятидверный «спортбек». Последний дороже примерно на 800–1000 долларов. Комплектация достойная автомобиля «премиум-класса»: фронтальные и боковые подушки, климат-контроль и еще целый набор латинских аббревиатур, в которых зашифрованы названия электронных систем.



SKODA OCTAVIA COMBI 4x4

ЗР, 2005, № 1

2,0 л, 150 л.с., дизель 1,9 л, 105 л.с.

$32 690–33 090

«Шкода-Октавия 4х4» построена на платформе «Фольксвагена-Гольф» пятого поколения, а потому и конструкция полного привода у этих машин одинаковая. Большую часть времени автомобиль переднеприводный, а при необходимости момент на задние колеса перераспределяет многодисковое сцепление «Халдекс», которым управляют электронные «мозги». Выбор двигателей у полноприводной «Октавии» небогатый, но логичный – 1,9-литровый дизель и 2-литровый FSI с непосредственным впрыском. Коробка, правда, единственная – 6-ступенчатая механическая. У нас продают только полноприводные универсалы, которые, кстати, неплохо укомплектованы – полный набор электронных систем безопасности, подушка (правда, только водительская), климат-контроль, зеркала и стекла с электроприводами.



или электронно-управляемая муфта, которая в доли секунды делает автомобиль полноприводным. Минус – за время ее срабатывания машина все же успевает провернуть основные ведущие колеса. В то же время классика жанра – постоянно задействованные обе оси широко используются приверженцами «спортивных» направлений. Такой полный привод ценят прежде всего за однозначность и прогнозируемость реакций автомобиля. Однако далеко не каждая фирма держит в модельном ряду легковые автомобили со всеми ведущими. Нет их, например, у «Форда», хотя он не одно десятилетие выпускает полноприводные пикапы и вседорожники. Не предлагают (по крайней мере, пока) подобные автомобили те компании, которые на мировом рынке относительно недавно – в первую очередь, это касается корейских производителей.

Полный привод улучшает поведение автомобиля на дороге и в некоторых случаях позволяет лучше реализовать возможности мощного двигателя. Поэтому многие



VOLVO S40 AWD

ЗР, 2005, № 6

2,5 л, 220 л.с.

$39 900–50 500

Младшему из шведской семьи разрешают примерять полноприводную трансмиссию только с самым мощным для этой модели мотором – бензиновым 2,5 л турбо. За распределением моментов по осям следит электроника, управляющая муфтой. В самом дешевом варианте устанавливают 6-ступенчатую «механику», не желаете перебирать передачи – доплатите за 5-ступенчатый «автомат». В стандартной комплектации – подушки, кондиционер, полный электропакет, сиденья с подогревом, сигнализация и иммобилайзер. Хотите больше безопасности, закажите пакет опций за $1800, в который входит система стабилизации, интегрированные детские сиденья «Изофикс». Кроме того, можете выбрать версии и побогаче.



MAZDA 6 MPS

ЗР, 2006, № 4

2,3 л, 260 л.с.

$42 300

Из всех «шестерок» только у заряженной версии MPS четыре ведущих колеса. И то в обычных условиях вся тяга идет на передние, и лишь при необходимости умная электроника (система оценивает, например, такие параметры, как угол поворота руля или обороты двигателя) может отдать до половины крутящего момента назад. Распределить усилие между задними колесами помогает дифференциал повышенного трения, а также электронная система стабилизации DSC. Бензиновый двигатель с непосредственным впрыском – единственный агрегат. Нет альтернативы и 6-ступенчатой механической коробке. В базовой комплектации – все: от ксеноновых фар, круиз-контроля, водительского сиденья с электроприводом и памятью до дистанционного управления замками и стеклоподъемниками и шести подушек безопасности.



MITSUBISHI LANCER EVO IX

2,0 л, 280 л.с.

$46 750

Совсем недавно на российском рынке появилась новая заряженная версия «Лансера». Облегченный кузов, 2-литровый двигатель с турбонаддувом и промежуточным охлаждением воздуха, специально настроенная спортивная подвеска и, естественно, интеллектуальная полноприводная трансмиссия All Wheel Control с активными межосевым и задним дифференциалами и самоблокирующимся передним. Эти и другие индивидуальные черты сделали из послушной лошадки норовистого скакуна, укротить которого под силу только опытному наезднику. Хотя по набору различного оборудования «девятая эволюция» ближе к обычными «лансерам», чем к специальным спорткарам.

BMW SERIE 3 X

ЗР, 2005, № 6

2,5–3,0 л, 218–258 л.с., дизель 3,0 л, 231 л.с.

€39 300–59 200 ($50 300–75 800)

Отличительная особенность всех БМВ в варианте 4х4 – буква X в индексе. На автомобилях установлена система полного привода xDrive – при обычном движении 60% крутящего момента приходится на задние колеса, а остальные 40% – на передние. При пробуксовке многодисковое сцепление с электронным управлением перебрасывает часть тяги на ту или другую ось. Из БМВ третьей серии такую трансмиссию устанавливают на бензиновые 325Xi и 330Xi, а также дизельную 330Xd. Базовое оснащение не даст владельцу почувствовать себя обделенным, но если оно покажется недостаточным, то к вашим услугам пакеты с дополнительным оборудованием стоимостью от 3900 до 14 300 евро. Любителям универсалов предложат полноприводные версии Touring – «трешки» в таких кузовах дороже седанов в схожих комплектациях примерно на 2–3 тыс. евро.



MERCEDES-BENZ C-KLASSE 4MATIC

ЗР, 2005, № 6

3,0–3,5 л, 231–272 л.с.

€41 500–49 600 ($53 120–63 488)

Полноприводные «мерседес-бенцы» носят имя 4matic. Из самых маленьких седанов такие шильдики примеряют модели C280 и C350 с моторами 3,0 и 3,5 л соответственно. Как и у «баварца», в нормальных условиях на переднюю ось приходится 40% крутящего момента, а назад – оставшиеся 60%. Когда нужно, электроника изменит это соотношение. К этим полноприводным трансмиссиям приписаны 5-ступенчатые «автоматы». Даже в простой комплектации «Классик» – шесть подушек, климат-контроль «Терматик», круиз-контроль, прочие вещи, повышающие комфорт и безопасность. Можно заказать более дорогие версии «Элеганс» и «Авангард», а на оставшиеся деньги набрать из объемного списка дополнительное оборудование. Полноприводные трансмиссии устанавливают и на универсалы, которые в среднем на 2 тыс. долларов дороже седанов.



производители прописывают такую трансмиссию для заряженных и спортивных версий. Хотя для законодателей мод в этой области, вроде «Ауди» и «Субару», это еще и фирменный знак.

Иногда, оснащая дорожные модели полным приводом, компании ставят целью расширить их возможности и тем самым повысить интерес покупателей. Например, помимо всех ведущих такие машины получают увеличенный дорожный просвет.

ПЛАТА ПО ПОЛНОЙ

Известно, бесплатного сыра не бывает. Во-первых, версии 4х4 дороже моноприводных близнецов на 10–15%, причем машины с полным приводом в простых комплектациях обычно не продают. Но переплачивать придется не только при покупке. Какой бы современной и умной ни была конструкция, аппетит у машины со всеми ведущими колесами будет, безусловно, лучше. Да и обслуживать ее обычно дороже. Улучшая управляемость и устойчивость на дороге, полный привод понижает отдельные показатели. Например, версии 4х4 проигрывают моноприводным в «максималке».

И еще один важный момент, о котором стоит помнить. Автомобили с четырьмя ведущими действительно послушнее, но до определенного момента – если переусердствуете, то усмирить вышедшую из повиновения машину будет сложнее, чем обычную – с приводом на одну ось.

Уже решили, какой автомобиль покупать? Тогда определяйтесь. □



VOLKSWAGEN PHAETON

ЗР, 2004, № 1

3,2–6,0 л, 241–450 л.с.

$77 409–137 933

Все автомобили «Фольксваген» представительского класса, продающиеся в России, – полноприводные. Крутящий момент распределяется постоянно на все колеса, а при необходимости соотношение между передней и задней осью изменяет межосевой дифференциал «Торсен». Кроме того, роль межколесных дифференциалов выполняет электроника, которая подтормаживает пробуксовывающие колеса. В гамме двигателей – бензиновые V6, V8 и даже W12, работающие с 6-ступенчатыми «автоматическими» коробками «Типтроник». Для особо важных персон предлагают четырехместные версии (сзади индивидуальные кресла) и «фаэтоны» с удлиненной базой, которые на 6–8 тыс. долларов дороже обычных. Даже в минимальной комплектации – четырехзонный климат-контроль, дорогая аудиосистема, комплект подушек безопасности (в том числе и для задних пассажиров).

ЦЕНЫ АВТОМОБИЛЕЙ И ОБСЛУЖИВАНИЯ

Модель	Тип кузова	Двигатели	Гарантия	Периодичность ТО	Цена нормочаса
FIAT Panda 4x4	хэтчбек	1,2 л МКП Climbing $19 500	2 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	н. д.
Suzuki Ignis 4x4	хэтчбек	1,5 л МКП $17 100	3 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $40
Audi A3	хэтчбек	2,0 TFSI МКП — $47 750 3,2 л МКП — $58 160 3,2 л АКП — $60 460 2,0 TDI МКП — $37 460	2 года без огранич. пробега	15–20 тыс. км	около $50
Skoda Octavia 4x4	универсал	2,0 FSI МКП — $33 090 1,9 TDI МКП — $32 690	2 года без огранич. пробега	15 тыс. км	около $30
Volvo S40 AWD	седан	2,5 T МКП — $39 900 2,5 T АКП — $41 900	2 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $60
Mazda 6 MPS	седан	2,3 DISI Turbo МКП $42 300	3 года/ 100 тыс. км	20 тыс. км	около $45
Mitsubishi Lancer Evo IX	седан	2,0 л МКП $46 750	3 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $55
BMW Serie 3	седан	2,5 л МКП — € 39 300 2,5 л АКП — € 41 300 3,0 л МКП — € 43 600 3,0 л АКП — € 45 600 3,0 d МКП — € 45 900 3,0 d АКП — € 47 900	2 года без огранич. пробега	15–20 тыс. км	около € 50
Mercedes-Benz C-Klasse 4matic	седан	3,0 л АКП — € 41 500 3,5 л АКП — € 49 600	2 года без огранич. пробега	15–20 тыс. км	около € 60
Volkswagen Phaeton	седан	3,2 л АКП — $77 409 4,2 л АКП — $88 298 6,0 л МКП — $134 502 6,0 л АКП — $137 238	2 года без огранич. пробега	15 тыс. км	около $45

Примечание. *Цены указаны по курсу на момент подготовки материала.*